Schauen und Schaffen.

Skizzen

von

M. M. v. Weber.

Zweite Auflage.

Stuttgart und Leipzig.
Druck und Verlag von Eduard Hallberger.
1879.

Dem Fräulein

Babette Meyer

in herzlicher Verehrung

Der Verfasser.

Inhalt.

Der Riß in der Fensterscheibe.

„Wie hast Du die erste Reisenacht zugebracht, liebe Konstanze? Ich meinestheils habe famos geschlafen. Die Polster dieses Salonwaggons sind vortrefflich — doch wie? Du scheinst verstimmt? Bist Du ermattet? Sollen wir in R. die Reise unterbrechen?“

„O nichts von alledem! Ich habe Zahnschmerz, Detlef, das ist das Ganze.“

„Du mit Deinen Perlenzähnchen? Ich hörte nie, daß Du daran littest.“

„Auch war es bis jetzt nie der Fall, aber ich spürte die ganze Nacht über hier an meiner rechten Wange einen leisen, scharfen Luftzug, dessen Ursache ich nicht entdecken konnte, da ich alle Fenster schließend fand — ich wollte den Platz nicht wechseln, um Dich nicht zu stören, und sieh', nun lohnt sich mein erster Geduldbeweis in unserer jungen Ehe mit meinem ersten Zahnschmerz.“

So sprach die seit gestern vermählte junge Ba-

ronin P., das Spitzentaschentuch an die blasse, feine Wange drückend und die etwas umflorten großen Augen, mit einem Versuche zu lächeln, auf den jungen Gatten richtend.

„Der Teufel, wo kann der Zug hergekommen sein? Weßhalb fährt man denn durch ganz besondere Protektion im besten Salonwagen, wenn man auch da nicht sicher sein soll einen Rheumatismus zu bekommen. Diese Tölpel von Eisenbahnbeamten. Und sieh', da haben wir's. Siehst Du, Herz! Das Fenster schließt gut, aber die Scheibe ist gesprungen. — Und in diesen infamen Wagen sind wir gestern in der Residenz eingestiegen. — Der Riß war auf der Hauptstation schon da und wurde nicht bemerkt! Vierfingerbreit lang in der Fensterecke — ah, das ist stark, diese heillose Nachlässigkeit verdient die strengste Rüge. Der Generaldirektor Baron H. ist mein guter Freund. — Auf nächster Station opfere ich die Dinerzeit und schreibe ihm ein Billet. Diese Unverzeihlichkeit soll keinem zweiten jungen Paare die Hochzeitsreise verkümmern!

‚Bester Baron!

Die Freundlichkeit, mit der Sie uns für die ersten Stunden unserer Honigreise ein Separatcoupé zuwiesen, hat uns statt Rosen Dornen ge-

tragen! Denken Sie, Konstanzens Gesichtchen geschwollen — die Liebliche klagt von Schmerzen gepeinigt — ich — in Verzweiflung. — Sie können sich vorstellen am ersten Tage nach der Hochzeit!! — und das Alles durch eine heillose Nachlässigkeit Ihrer Leute. Denken Sie, in der einen Fensterscheibe, an der Konstanzens Wange lehnte, befand sich ein Sprung!! — Der Luftzug — Zahnschmerz — all' meine Seligkeit dahin, bis der Rheumatismus vorbei — und der dauert oft sehr lange! helas! Untersuchen Sie! Rächen Sie mein junges Eheglück! Ihr untröstlicher

Baron P.'"

Der Generaldirektor von H. denkt, als er das Billet „pressant eigenhändig" erhält: „Der Teufel! Geschieht ihm schon recht, der meinem Bruder das Goldfischchen wegschnappte. — Ich wünsche nur, er hätte den Zahnschmerz! — Doch er ist der Sohn unseres Gesandten in W."

Schreibt: „Resolution. An die Betriebsdirektion. Zu ermitteln ist die Nummer des Durchgangswagens im Zuge Nr. IX vom 20. Dezember d. J. und der Name des jourhabenden Wagenrevisors in P., und Beides sofort anzuzeigen."

Der Betriebsdirektor sitzt behaglich beim Mor-

genkaffee, als seine Ordonnanz ihm die Verordnung bringt. „Was in des Kukuks Namen ist das nun wieder?“ fragte er sich, den Kopf wiegend. „Was kann dem Generaldirektor an dieser Nummer liegen? Da wittere ich Unrath dahinter. Warum sagt er nicht, was er will? Sollte nicht etwas sehr Hübsches in dem Wagen gesessen haben? Oder die Reservirung des Coupés für den Baron P.? Na, im Grunde geht mich das nichts an. Also: An die Wagenverwaltung wegen des Wagens, an den Linienbetriebschef wegen des Mannes zur Auskunft.“

Rapport vom anderen Tage. Das Schema ist eilig mit Bleistift ausgefüllt: „Der Wagen war der der Nachbarbahn gehörige, internationale Wagen mit Salon- und Schlafcoupé Nr. 76. Der Wagenrevisor hieß Hasemann von hiesiger Station.“

„Pichler!“ ruft der Betriebsdirektor, der in den eben abfahrenden Zug steigen will, seiner Ordonnanz zu, „tragen Sie diesen Rapport hinauf zum Generaldirektor und sagen Sie —“ das Uebrige verschlingt das Rollen, Zischen und Dröhnen des davondonnernden Zuges.

Die Ordonnanz gibt den Rapport an den Diener des Generaldirektors: „Ich habe nicht verstanden, was der Betriebsdirektor mir dazu sagte, er gab

ihn mir aus dem Zuge heraus, der abfuhr. Legen Sie den Rapport nur auf den Tisch des Barons."

„Wie kommt der Wisch hieher? Wer untersteht sich, mir in einem mit Bleistift geschriebenen Wische auf meine Resolution zu antworten?" herrscht der Generaldirektor den Kanzleidiener an, als er den unscheinbaren Rapport findet.

„Die Ordonnanz des Herrn Betriebsdirektors, der eben abgereist ist, hieß mich ihn auf den Tisch des Herrn Baron legen —"

„Will den Betriebsdirektor sprechen sobald er wiederkommt. — Ah! vortrefflich! Es war kein Wagen von uns. Was für eine Noth macht uns diese verwünschte Nachbarschaft von da drüben mit ihren schlecht unterhaltenen Betriebsmitteln. Soll mir ein Plaisir sein, meine Herren Kollegen von dieser aufgeblasenen Staatsbahn, ein spitzes Billetchen über den Fall zu schreiben — — —

Schließt: „Ich ziehe es vor, lieber Kollege, Ihnen von dieser kleinen Ungehörigkeit, die mir indeß allerhand Verdrießliches bereitet hat, freundnachbarlichst privatim Kenntniß zu geben, da, bei dem unleugbar etwas zurückgebliebenen Zustande Ihrer Betriebsmittel, ohnehin offiziell, mehr als

mir in Ihrem Interesse lieb ist, von den Mängeln derselben die Rede ist —"

„Hier dieß Billet ‚pressant' mit dem Nachtcourierzuge nach K. Der dicke P. wird sich ärgern über meine Höflichkeit," — fügt er bei sich händereibend hinzu, — „diese uncivilisirten Techniker, die man da drüben unbegreiflicherweise an die Spitze der Eisenbahn-Administration stellt und damit der Logik aller gesunden Verwaltung vor den Kopf stößt, sind mir in tiefster Seele odiös."

Bei seiner Heimkunft in der Nacht findet der Betriebsdirektor einen Rapport des Chefs des Zuges Nr. IX: „In der Scheibe des einen Fensters in unserem internationalen Wagen Nr. 67 befindet sich ein Riß, durch den Schneestaub in das Saloncoupé geweht ist. Der Baron P., der in jenem Wagen fuhr, hat sich auf der Station V. aufgeregt darüber beschwert, und mit Anzeige an den Herrn Generaldirektor gedroht. Der Wagenrevisor Hasemann sagt aus, der Riß sei schon seit drei Tagen in der Scheibe und habe er bereits am 2. d. M. dem Wagenkontroleur Anzeige erstattet."

„Schau, schau," denkt der Betriebsdirektor, „das ist ja der Wagen, nach dem der Generaldirektor

fahnden ließ," — im selben Momente wird er zu diesem beschieden.

„Lieber Wolf," ruft der Baron ihm entgegen, „instruiren Sie die Wagenrevision für den Uebertritt der Personenwagen aus K. besser. Da habe ich Verdruß mit dem Sohne unseres Ministers in W. —"

Der Eintritt des Bureaudieners, der ihm ein Billet überreicht, unterbricht ihn.

„Verdammt!" ruft der Baron, nachdem er einen Blick darauf geworfen. „Ich wasche dem technischen Geheimrath drüben den Kopf wegen der Schlamperei seiner Wagenverwaltung, und nun schreibt er mir, der Wagen sei zufällig nicht Nr. 76, sondern 67, und gehöre nicht ihm, sondern uns. — Wie kann man mir falsch rapportiren! Jagen Sie den Wagenmeister zum Teufel! Räumen Sie auf in dem verbummelten Personale."

„Das läßt sich doch wegen der Fensterscheibe und eines Irrthums wegen nicht thun," entgegnet der Betriebsdirektor ruhig, „ich werde es rügen und die Scheibe repariren lassen."

„Wie wird der Dicke drüben triumphiren — infam —" ruft der Generaldirektor noch, als sich sein Betriebschef empfiehlt.

Dieser verfügt an die Hauptwagenverwaltung: „Im Saloncoupé des Wagens erster Klasse Nr. 67 befindet sich eine gesprungene Fensterscheibe. Dieselbe ist sofort auszuwechseln,“ und an die Stationsverwaltung: „Der Durchzugswagen Nr. 67 ist bei seinem Passiren aus dem Zuge zu nehmen und der Wagenverwaltung zur Verfügung zu stellen.“

Hierauf erhält er den Rapport: „Wagen 67 heute Morgens auf Hauptlinie nach Panizza durchgegangen, kommt erst in vier Tagen zurück.“

Endlich ist er da, der Malheurwagen, und wird von der Reservemaschine in die Hauptreparaturwerkstätte abgeholt. Der Vorstand dieser Werkstätte schlägt sein Register auf und rapportirt dann an den Chef der Wagenverwaltung: „Wagen 67 gehört auf die nordöstliche Linie, muß schon zur Reparatur in die Werkstatt nach Lemnitz gesendet werden, um keine Weiterungen wegen Uebertragung der Reparaturrechnung zu machen.“

Der Wagen wird daher von der Wagenverwaltung der Linienbetriebsleitung zurückgegeben und diese stellt ihn in einem der Züge ein, die auf der nordöstlichen Linie nach Lemnitz hin verkehren. Da die Revision des Wagens auf der Station ihn vollständig dienstfähig zeigt, wird er mit Passagieren

besetzt. Eine heitere Gesellschaft, auf Weihnachtsferienreisen begriffen, nimmt darin Platz. Man hört Champagnerpfropfen knallen und jubilirendes Lachen, sieht ausgekorkte Flaschen und angeschnittene Pasteten auf Sitzen und Tischen darin, so oft der Zug hält. Der wackere Schaffner betrachtet die Lebeleute mißtrauisch: „Ehe die aussteigen, willst du das Coupé genau ansehen, da gibt es wahrscheinlich für Beschädigungen des Wageninnern zu zahlen!“ Und richtig — in C. quillt die muntere Schaar aus dem Wagen. „Halt da!“ ruft der pflichttreue Schaffner, „hier ist der Sitz mit Rothwein begossen — und dann ist eine Fensterscheibe zerschlagen! Das macht zusammen vierzehn Gulden. Der Stationsvorstand wird darüber quittiren.“

„Richtig, mein Braver,“ lacht einer der jungen Kavaliere, das Portemonnaie ziehend, „an dem Rothwein ist das Fräulein hier Schuld, warum ruckt Euer Lokomotivführer so schändlich beim Anhalten und Abfahren — ich zahle die Sache — aber die Scheibe — nichts da! sie war entzwei, als wir einstiegen.“

„Bei uns setzt man die Leute nicht in Wagen mit zerbrochenen Scheiben,“ mischt sich, sittlich entrüstet, der bärtige Oberschaffner in die Diskussion,

„die Gesellschaft hat sie zerschlagen und zahlt — ich bin verantwortlich.“

Die Konversation animirt sich — die Bahnbeamten protokolliren, die Herren hinterlegen die Entschädigung mit Protest, eine fulminante Klage, von allen Mitgliedern der Gesellschaft unterschrieben, wird in das Beschwerdebuch der Station eingetragen.

In Lemnitz tritt, nach Einlauf des Zuges in die Station, ein Beamter der dortigen Wagenwerkstatt an den Oberschaffner heran. „Wo ist denn der Wagen 67 mit der zerbrochenen Fensterscheibe, der für uns zur Reparatur bestimmt ist?“

„Woher wissen Sie denn, daß vor einer halben Stunde —“ fragt ihn der Oberkondukteur verblüfft.

„Nu, wir machen ja seit vier Tagen Jagd nach der geheimnißvollen Scheibe, um die sich sogar der Generaldirektor kümmert, als sei sie ein Hexenspiegel, in dem er seine nächsten Orden sehen kann.“

„Du mein Gott,“ seufzt der Oberschaffner, „da habe ich eine schöne Dummheit gemacht.“

„Nicht das erste Mal, Alter,“ lacht der Wagentechniker, „drehen Sie den Wagen aus dem Zuge, er mag in der Halle stehen bleiben; ich lasse ihn

morgen ganz früh von der Reservemaschine in die Werkstätte holen."

Am nächsten Tag ist Weihnachts-Heiligerabend. Der Andrang von lustig heimkehrenden Ferienreisenden, schwerbepackten Familien-Onkeln und Tanten, Weihnachtsmarktfieranten rc. zu Billetschalter und Gepäcksexpedition ist ein gewaltiger. Den Beamten schwirrt der Kopf — der früh, bei stockfinsterer Nacht noch, abgehende erste Zug füllt sich mehr und mehr. — Die Coupés wollen die Normalzahl der dickbepackten Passagiere nicht fassen. — Es beginnt an Wagen zu fehlen.

„Was ist das dort für ein Wagen auf dem dritten Geleise in der Halle?" ruft der Bahnhofsvorstand dem Schiermeister zu. „Ist er lauffähig?"

„Vollkommen gesund," dröhnt dieser durch das Getöse zurück. „Heute Nacht revidirt; nur eine Fensterscheibe hat einen Riß."

„Hol' der Teufel den Riß! Noth kennt kein Gebot, herein mit dem Wagen in den Zug!"

Und lustig rollt Nr. 67 mit der zerbrochenen Scheibe am Weihnachtsmorgen wieder auf die Bahn hinaus. Auf der nächsten Kreuzungsstation entleert er sich von seinen Lokalpassagieren und wird in ein Seitengeleise gedrückt. Im selben Augenblick

aber rollen zwei schwerbesetzte Züge, ein Anschluß- und ein Durchgangszug, in die Station. Eine große Anzahl der Passagiere vom ersteren soll auf letzteren übergehen — wieder Gedränge — Geschrei — verlorene Anschlüsse am Weihnachtstage — dem Stationschef schwinden die Sinne.

„Halloh! da steht ja noch ein Wagen, eben angekommen! und noch dazu ein Durchgangswagen der Route, für die es eben an Wagen fehlt. Warum ist er hier? Sonderbar.“

Inzwischen hat der Führer der Lokomotive, die der Vorstand der Wagenwerkstätte in Lemnitz zum Abholen des Wagens 67 in die Halle geschickt, diesem rapportirt: „Wagen ist wegen Personenandrangs nothgedrungen mit in Frühzug nach Kreuzungsstation Rosau eingestellt worden.“

„Herrgott! und die Fensterscheibe, der Betriebsdirektor!“ ruft der Werkstättenchef. „Ich komme in's Teufels Küche, wenn sie nicht morgen reparirt ist! Telegraphiren wir gleich nach Rosau, daß sie dort den Wagen anhalten, dessen Fenster sofort reparirt werden müsse.“

Im Augenblicke des schlimmsten Wirrsals, wo der verzweifelnde Stationschef zu Rosau eben den Salonwagen 67 in den Schnellzug der Hauptroute

Conitz-Panizza eingestellt und ihn mit weit durchgehenden Passagieren von Distinktion besetzt hat, die es sich, froh des guten Unterkommens, behaglich darin machen, erhält er das Telegramm des Werkstättenchefs.

„Wie, wegen dieses Risses in der Scheibe soll ich jetzt den Wagen wieder aus dem Zuge nehmen, die Leute alle heraustreiben?“ ruft der Stationsvorstand. „Nimmermehr! Fort mit dem ohnehin verspäteten Zuge!“

Läuten, Glockenschlagen, Rufen, Blasen, Pfeifen — fort ist der Kurierzug mit dem Durchgangswagen Nr. 67 — unaufhaltsam hundert Meilen weit.

„Herr Betriebsdirektor,“ sagt der Generaldirektor gut gelaunt am Weihnachtstage Vorabend zu diesem, „ich fahre morgen zum Feste auf das Gut meiner Großmutter und möchte den Salonwagen mit der guten Heizung — Sie wissen — zu der Fahrt haben. Bitte, sorgen Sie dafür.“

„Das ist gerade der Wagen 67, der Ihnen neulich den Verdruß gemacht hat,“ erwiedert dieser.

„Ach, wegen der zerbrochenen Scheibe und dem Zahnschmerz der jungen Baronin P. und der Verwechslung!“ sagt der Generaldirektor. „Na, das

wird längst in Ordnung sein, ich hatte mich ja um die Lumperei persönlich bemüht."

„Ohne Zweifel, Herr Baron; der Wagen wird morgen zu Ihrer Verfügung sein."

Weisung geht an die Verkehrsverwaltung, den Wagen in den betreffenden Zug zu stellen. Wagen ist nicht vorhanden. Der Telegraph spielt — Wagenhauptverwaltung: abzugeben nach Lemnitz — Lemnitz: Nicht erhalten, weil wieder in Gang gesetzt. Der Telegraph wird förmlich wild zwischen Betriebsdirektion, Wagenhauptverwaltung, Linienwerkstätten, Betriebsverwaltungen Lemnitz und Rosau. Es klappert und rasselt in allen Telegraphenbureaux. „Wurde nicht reparirt — warum wieder in Gang gesetzt? von wem? weßhalb? wohin?" Es regnet grobe Rügen, spitze Repliken, Rechtfertigungen und Entschuldigungen.

„Ich werde mich hüten und das dem Generaldirektor sagen! für ihn genügt vorläufig, daß der Wagen nach Panizza hundert Meilen weit durch ist."

Der Baron hat sich am kalten Wintermorgen auf den gut geheizten Wagen gefreut, hört, vom Frühaufstehen verdrießlich, die Erklärung des Betriebsdirektors und steigt in den weniger bequemen Wagen brummend ein. Er kann die verdorbene

Stimmung nicht los werden und selbst die liebenswürdige Geselligkeit, das schöne Fest, die reiche Bescherung auf dem Schlosse der Großmutter vermögen sie nicht ganz zu bannen.

Am späten Abend trifft das Portefeuille der Generaldirektion mit ihm nachgesendeten, „pressant" bezeichneten Papieren ein. „Mir ahnt," murmelt der Baron, „daß mir da das Fest vollends verdorben werden wird. Können mir die Dummköpfe das Portefeuille nicht erst morgen senden?" Das Erste, was ihm in die Hände fällt, ist ein Brief des jungen Baron v. P. Eilig reißt er ihn auf: „Was kann der Gelbschnabel mir schon wieder zu schreiben haben — doch er ist der Sohn unseres Ministers in W—!"

Der junge Ehemann schreibt:

„Panizza, 23. Dezember.

„Baron! es wäre köstlich, wenn es nicht scheußlich wäre. Ihr Wagen Nr. 67 ist für meine junge Ehe ein wahrer Asmodeus. Lassen Sie sich ein kleines, infernalisches Reiseabenteuer erzählen. Ich schrieb Ihnen unter dem Eindrucke der Leiden meiner vergötterten kleinen Frau, die ihr der infame Riß in der Fensterscheibe Ihres Salonwagens zugefügt

hatte. Wir bleiben in C—, es wird nicht besser, — das Gesichtchen schwillt. Abscheulich! Endlich bleibt nichts übrig — man erwartet das junge Ehepaar zum Feste hier in Panizza — wir müssen weiterreisen — in greulicher Winternacht. Nach gründlichem Warten auf den verspäteten Zug in einem Wartesalon, dessen Atmosphäre Konstanze halb ohnmächtig macht (Baron, welche Horreurs sind Ihre Eisenbahnwartesalons!), kam der Zug. Nur zwei Plätze sind im Durchgangswaggon nach Panizza noch frei. (Baron, wie geizig sind Ihre Beamten mit den Wagen!) Wir stiegen ein und ehe wir noch Platz genommen, rollte der Zug davon.

„Konstanze stößt einen Schrei aus, die Mitpassagiere fahren in die Höhe — der Sitz, den sie einnehmen will, ist mit Schneestaub bedeckt. Ich schnelle die Gardine empor — und was sagen Sie — derselbe Riß in der Fensterscheibe, wegen dessen ich bei Ihnen Beschwerde führte, grinst mich an. Ist es glaublich?! Welche Administration! Wir säubern den Sitz, den natürlich ich einnehme, rufen das ganze Personal auf der nächsten Station zusammen — kein Platz — und die schlaftrunkenen Kerls waren zur Beigabe eines weitern Wagens

nicht zu bewegen. „Es geht schon, packen Sie sich nur gut in Ihren Pelz!“ erfrechte sich sogar der Eine lachend zu sagen.

„Die ganze Nacht wirbelte im schneidenden Zuge feiner Schneestaub um meine Nase und — nur die Sympathie mit Konstanze tröstet mich — hier ankommend war nämlich meine rechte Wange geschwollen, wie ihre linke. Welche Weihnachten nun. Mein Vater ist empört über diese Eisenbahnvorkommnisse und ich fürchte, seine nächsten Depeschen werden Klagen enthalten. Lassen Sie den Ruin unserer Hochzeitsreise Ihre Lümmel von Beamten tüchtig zahlen! Strafen, züchtigen Sie, rächen Sie Konstanze als Kavalier!“

*

„Also so befolgt man meine Befehle, so interessiren sich meine Herren Beamten für Dinge, die mich interessiren. Der Riß in der Fensterscheibe kostet mich am Ende vielleicht den Orden, den ich von drüben zu hoffen berechtigt bin. Nun wartet! Das soll nicht wieder vorkommen!“ Setzt sich hin und redigirt einen Rüffel an den Betriebsdirektor und sein Personal, den dieser, als er ihn am andern Morgen erhält, vor Zorn erbleichend aus der

Hand legt: „Und diese Kränkung um des Risses in einer Fensterscheibe halber!"

Bereits aber läuft die Rüge, auf Befehl des Barons, durch alle Staffeln des Betriebspersonals hinab, auseinander. Fast Jedem sickert ein Tropfen Bitterniß durch den Riß in der Scheibe zu.

In der Nacht darauf schreitet der Betriebsdirektor über den einsamen Bahnhof seiner Wohnung zu. Der Wagen Nr. 67 ist gerade von Panizza zurückgekommen. Auf dem Risse in der Fensterscheibe blitzt, ordentlich hämisch glänzend, ein blauer Mondenstrahl.

„Canaille!" ruft der Betriebsdirektor, „ich will wenigstens Sorge tragen, daß du gleich reparirt wirst und Niemanden weiter chikanirst." Rafft einen Stein vom Boden auf, klirrend rasseln die Scherben auf den gefrorenen Grund — der Oberbeamte ergreift eilige Flucht vor seinen eigenen Nachtwächtern.

Eine musikalische Erinnerung an Napoleon III.

Eine Mission der sächsischen Regierung zum internationalen Kongresse der Telegraphenverwaltungen führte mich im Jahre 1865 nach Paris. Es war das Paris des Napoleonisch-Haußmann'schen Glanzes. Leuchtend, wie durch ein Schöpferwort aus der Erde gestampft, stand es da mit seinen alten Monumenten und unermeßlichen neuen Perspektiven, seiner Fülle von tief bewegenden historischen Erinnerungen und dem sinneberückenden Geschmack der modernen Zauberei. Mehr als jemals übte es damals jenen Armidenreiz aus, mit dem die wunderbare Stadt zu allen Zeiten ihre Einwohner wie den Fremden bethört hat.

Und mit der ebenso liebenswürdigen als eitlen Koketterie der Franzosen, die selbst aus Stadt, Klima, Menschen und Sitten ihre Mittel schöpft, war man bestrebt, diesen Reiz auf uns wirken zu lassen, damit die Mitglieder des „Weltkongresses"

den unvergänglichen Eindruck davon „in das Weltall“ tragen sollten.

Es wurde dabei weder elektrisches Licht in den Katakomben und vor den Monumenten, und der Glanz der Dekorationen und Toiletten in Theatern, und das Funkeln der Geister in Vorlesungen und ästhetischen Cirkeln, noch endlich das Leuchten schöner Augen und Schultern in den Salons gespart, während zugleich ein düsteres Ereigniß, Morny's Leichenbegängniß, uns den ganzen theatralisch-martialischen Pomp jener prächtigen Armee vorführte, die damals noch das ganze Prestige der Unbesieglichkeit umgab.

Wem von den Kongreßmitgliedern sind die Soireen in den fürstlichen Räumen des Observatoriums nicht unvergeßlich, wo le Verrier's köstliches Töchterchen, in feuerfarbener Seide wie ein Irrflämmchen, zwischen den Kanonenröhren der Aequatoriale und den Pfeilern der Passageinstrumente umherhuschte und die Grauköpfe der Unsterblichen der Akademie verdrehte; oder die stolzen Versammlungen in den schönsten Gesellschaftsräumen der Welt, bei Haußmann im Hotel de Ville, in denen Alles zusammenströmte, was damals die Welt regierte, Frau von Metternich sprühte und Frau

von Gallifet blendete, die Frezzolini und die Carvalho und Zerboni sangen und blau und weiß uniformirte Mädchengesellschaften Chöre aus deutschen Opern vortrugen. Wie schwebte das erste Finale aus „Euryanthe“, der Brautchor aus „Lohengrin“ so sonderbar über diesen urfranzösischen Assembléen!

Wir Deutschen waren damals die enfants gâtés der pariser Gesellschaft.

Für mich speziell hatte der brausende Fluß des pariser Lebens aber auch seine eigenartigen Inseln, deren Eindruck ein nicht minder unvergeßlicher ist. Wenn ich im kleinen Salon Rossini's, mit dem herrlichen Meister, dessen Muse für mich die tongewordene Grazie ist, Doré, dem uralten Caraffa und einigen geistvollen Künstlern vor flammendem Kamine saß, und eine schöne Stimme von ihm neu komponirte, spanische Romanzen sang; oder bei Szarvady, Wilhelmine Clauß' geistvoller, blonder Lockenkopf sich über die As-dur-Sonate meines Vaters neigte; oder in Ludwig Bamberger's Plauderzimmer der Haß gegen die Cäsarenwirthschaft in Emanuel Arago's Löwenstimme grollte und die Adern auf der Stirne seines Girondistenkopfes schwellen ließ; oder Doktor Liebreich leisen, klingen-

den Tones von einem kühnen Schnitt, einer Wunderoperation erzählte — da hörte ich den Geisterstrom, der durch Paris floß, deutlich neben dem Donner seines Lebens rauschen.

Wunderlich griff auch Hektor Berlioz in den Verlauf meines pariser Aufenthaltes ein. Der Meister mit dem edlen Raubvogelkopfe war von Allen der, welcher mit der meisten Rührung, die sogar Thränen in seine stechenden Augen trieb, vom zu frühen Hinscheiden meines Vaters sprach.

Als er hörte, daß noch unpublizirte Arbeiten von ihm, darunter eine kleine Oper, vorhanden seien, drang er darauf, sie zu sehen. Der Verleger Brandus war bei dem Gespräch und warb um den Verlag. Die Sache kam in die Oeffentlichkeit und rührte mehr Staub auf als nöthig, so daß ich, verdrossen gemacht, die Musikstücke gar nicht nach Paris kommen ließ.

Aber alle Kräftestrahlen, die im mächtigen, öffentlichen Getriebe von Paris damals bewegend wirkten, mochte es nun in Liebe, Haß, Bewunderung, Zorn, in Kunst, Wissenschaft, Industrie oder Handel sein, konzentrirten sich in eine Individualität, welche das Frankreich von 1865 personifizirte, wie es seit Ludwig XIV. kein Fürst gethan hatte,

in der des Kaisers. Mochten die Demokraten seine Fehler noch so langathmig aufblasen und ihn ihres Zornes, ihrer Verachtung versichern, einen gewaltigen Respekt hatten sie doch vor ihm, so daß einst Emanuel Arago verzweifelnd ausrief: „Wir möchten ihn ja so gern zum Teufel jagen, wenn wir nur wüßten, wie wir ihn ersetzen sollten!"

Sie wußten, wenn auch mit Widerwillen, daß die materielle Blüte Frankreichs, die wir heute noch bewundern, zum größten Theile sein Werk war. Vergebung den großen Fehlern des todten Mannes, denn er war ein Freund der Arbeit und der Arbeiter, weil er sein Leben lang gearbeitet hatte.

Den Kaiser in Paris nicht gesehen, gesprochen zu haben wurde damals weniger verziehen, als in Rom am Pontifex vorbeigegangen zu sein. Mit einer Bewegung, die wir uns kaum selbst einzugestehen wagten, erhielten daher wir Kongreßmitglieder für den 29. März die Ladung zur Präsentation bei den Majestäten. Dieselbe erhielt für Viele einen starken Dämpfer durch den Beisatz: „l'uniforme est de rigueur". Wie Wenige von uns hatten das lästige Möbel der Uniform mit sich geführt. Woher nun das Unerläßliche nehmen?

Der Minister machte unserer Sorge ein Ende: „O, grämen Sie sich nicht um die Ordonnanzmäßigkeit Ihrer Uniform!“ rief er lachend auf unsere Frage. „Eine Uniform ist Vorschrift, aber welche — ganz Ihrem Geschmack freigestellt! Je neuer, je besser, das gibt Farbe, Leben, Abwechslung an dem Hofe.“ Und phantastisch genug sahen zum Theil unsere, bei Gesandtschaftsattachés und Konsularagenten mehr nach Statur als Vorschrift zusammengeborgten Löwenhäute aus.

Unter blauweißem Zelt am Pavillon de l'horloge in den Tuilerieen vorgerollt, passirten wir die dichte „haie“ einer glänzenden „valetaille“. Weit standen, dieß ausgenommen, Treppenhaus und Wohnräume der Tuilerieen an Reiz und Pracht gegen Haußmann's Feengemächer im Hotel de Ville zurück.

Der Kongreß versammelte sich und wartete, sich lautlos auf tiefen persischen Teppichen durcheinander bewegend, in einem kleinen Salon mit Gobelintapeten und Möbeln, falb beleuchtet von Wachskerzen, die durch Marmorstatuen in Kandelaberform emporgehalten wurden.

Punkt halb zehn Uhr hörten wir das Aufstoßen des Stabes des Großceremonienmeisters im angrenzenden Saale — die Flügelthüren flogen auf

und unter Vortritt dieses hohen Würdenträgers und des Ministers des Auswärtigen bewegten wir uns in jener Reihenfolge, für die der deutsche Student eine so despektirliche Bezeichnung hat, in den Begrüßungssaal.

Zu raffinirtem dramatischem Effekte war hier die Beleuchtung tageshell, blendend nach dem Helldunkel des Empfangsraumes, aber auch von jenem Wachskerzenfalb, dessen Toiletten und Teint unvergleichlich fein abtönendes Licht so vornehm mit der „lumière canaille“ des Gases kontrastirt.

Ebenfalls mit unnachahmlichem Feinsinne gesammelt, ruhte dieß Licht über der auf tiefvioletem Teppich der Eingangsthüre gegenüberstehenden Gruppe des Hofes, in deren dunkler Masse (der Hof war wegen des Todes des Herzogs von Morny in Trauer) das beunruhigte Auge zunächst von nichts als von der leuchtenden Büste der Kaiserin, Diamantenblitzen und der Uniform des Kaisers Eindruck empfing.

Während wir defilirten, löste sich uns diese dunkle Masse in Konturen und Farben. Die bezaubernde Gestalt der Kaiserin und hinter ihr die Erscheinungen von vier der schönsten Frauen des Hofes, alle in schwarzen Sammet gekleidet, traten

zuerst hervor, dann fesselte das bleiche, unbewegliche Gesicht des Kaisers alle Blicke, und endlich gruppirten sich dahinter die umflorten Uniformen und die geistvollen, zum Theil ungemein theatralisch wirksamen Köpfe seiner Adjutanten und Würdenträger. Es war ein köstliches, ernstes, von seinem dunkelvelouren Hintergrunde mit Rembrandt'schem Effekte losgehobenes Bild.

Kaum hatten wir, zur Vermeidung jeden Scheines der Bevorzugung einer Macht, nach dem Alphabet geordnet, unsere Plätze eingenommen, so traten Kaiser und Kaiserin an uns heran. Wie durch den Ruthenschlag einer Fee berührt, verwandelten sich die unbeweglichen Gestalten, die dort vor dem Hofstaate gestanden, in Menschen zauberischer, zugänglichster Liebenswürdigkeit. Des Kaisers Augen, die er meist von den Lidern halb verdeckt ließ, schlugen sich blau und voll auf, als er mit uns sprach; die historischen Bartspitzen sträubten sich oft, die schmalen Lippen zeigten weiße Zähne, wenn er über diese oder jene Aeußerung lachte, und sein Lachen klang nicht wie das des verschlossensten und verschlagensten Monarchen seiner Zeit, sondern wie das eines harmlosen Lebemannes. Ohne Bewegung der Hände beim Sprechen, wiegte er sich

ungenirt auf den Hüften und suchte oft eine Stütze beim Stehen zum Beistand seiner kraftlosen Beine.

Schwer aber ist der Reiz der Erscheinung und Grazie der Kaiserin zu schildern, dieser, wenn der Ausdruck erlaubt ist, personifizirten Koketterie der Majestät. Die weiche Anmuth, mit der sich die schöne, damals mächtigste Frau Europas vor jedem Mitgliede des Kongresses verbeugte, ließ diesen Gruß als eine liebenswürdige jener Huldigungen an die fachwissenschaftliche Eminenz erscheinen, die den Franzosen so geläufig sind.

Sie trug außer einem glatt anliegenden, schwarzsammetnen Kleide, das die herrliche, leuchtende Büste „generös" zeigte, und einem kleinen Diamantdiadem, aus dem ihr goldenes Haar nach hinten reich hervorquoll, nichts als ihre Schönheit.

Die ungezwungene Affabilität des Kaisers und der Kaiserin ließ aus der steifen Cerclekonversation bald fast ein Geplauder werden.

Der Kaiser sprach mir von Sachsen,*) den unverlöschlichen Sympathieen, die in seinem Hause für

---

*) Die nachstehenden Aeußerungen sind sofort nach der Vorstellung fast wörtlich niedergeschrieben und getreu aus dem Französischen übertragen.

dieß treffliche, „fleißigste aller Länder“ herrsche, das Frankreich einen berühmten Helden gegeben habe und ihm verbündet gewesen sei. Er fragte nach dem Detail des Unfalles, der dem von ihm verehrten Könige Friedrich August in Tyrol das Leben gekostet hatte, und schied mit den Worten von mir: „Kommen Sie in zwei Jahren wieder zu unserer Ausstellung und mit recht vielen Ihrer Landsleute. Sie sollen Alle unsere vollste Sympathie finden,“ und dabei sah er mich mit offenem, lächelndem Wohlwollen an. — Inzwischen hatte sich eine Gruppe um die Kaiserin gebildet, die mit der graziösesten Lebendigkeit ebenfalls von der bevorstehenden Ausstellung sprach.

„Aber wo sie hinstellen?“ rief sie aus. „Glaubt der Kaiser einen passenden Platz dafür gefunden zu haben, so kommt er darüber gewiß in den Krieg mit einem seiner Herren Minister. Der Herr Minister des Innern will sie aus Gesundheitsrücksichten nicht im Innern der Stadt haben, der der öffentlichen Arbeiten opponirt gegen die Nachbarschaft des Boulevard Malesherbes wegen unsicherer Fundamente, und der Kriegsminister, verliebt in seine Soldaten wie er ist, will das Champ de Mars nicht hergeben“ — —

„Ist man schon über den Plan des Gebäudes einig?“ wagte ich zu fragen.

„Gewiß, und die Idee dazu ist charmant! Hier ist er,“ rief sie, den schwarzen Fächer mit Silberflitter ausbreitend, den Handschuh von der rechten Hand streifend und mit dem zierlichsten Zeigefinger der Welt die Demonstration auf den Fächer begleitend. (Unsere Aufmerksamkeit wurde leider durch das Spiel dieser Hand nicht gerade intensiver auf die Erklärung fixirt!)

„Der Fächer ist das Gebäude,“ sagte sie, uns sehr altverständig dozirend anblickend. „Man wird die Nationalitäten nach der Richtung der Flittern (konzentrisch), die Gattungen der Gegenstände nach der Richtung der Federn (radial) — sehen Sie, so — anordnen — und Jeder wird Jeden und Alles leicht finden können. Verstehen Sie? Ist das nicht allerliebst?“ (In der That war der erste Grundrißentwurf zum Ausstellungsgebäude von 1867 fächerförmig.)

„Und wer ist der glückliche Finder dieser genialen Idee?“ fragte ein Kongreßmitglied.

„Der Prinz Napoleon selbst,“ rief sie lebhaft, „glauben Sie es nicht, wenn man Ihnen einen andern Autor nennt? — Mein Gott, wie wird

Europa hier zusammenströmen — und wie," fügte sie mit einem Seufzer hinzu, „wird man alle die Menschen ruhig halten können?" Mit stolzfreundlichem Grüßen über die weiße Schulter wandte sie sich zu Anderen.

Da kam der Kaiser quer über den Saal nochmals auf mich zu: „Man sagt mir zu meiner Freude, daß Sie die Partitur einer noch nicht publizirten Oper Ihres berühmten Vaters besitzen. Ich bestehe darauf, daß sie in Paris zuerst gegeben werde. Lassen Sie uns machen, Sie sollen es nicht bereuen." Und als ich schüchtern einwendete, daß das kleine, schlichte Werk*) sich kaum für ein so anspruchsvolles Erscheinen eignen dürfte, fügte er lebhaft hinzu: „Gleichviel, gleichviel! Jedenfalls ist es besser als das, was man jetzt macht. — Ich bin sozusagen mit dem Freischütz aufgewachsen."

Plötzlich deutsch sprechend, sagte er mit leicht schwäbelndem Dialekte: „Meine Mutter liebte die Musik zu spielen und den Jungfernkranz zu singen, und wir Knaben schrieen: ‚Was gleicht wohl auf Erden!'"

Dann fuhr er wieder französisch fort: „Meine

---

*) Peter Schmoll und seine Nachbarn, Operette von C. M. v. Weber.

süßesten und bittersten Erinnerungen knüpfen sich an diese Musik. Was hat Ihr Vater außer ‚Preziosa‘ und ‚Oberon‘ noch geschrieben?“

Ich nannte ‚Euryanthe‘ und bezeichnete sie als sein Hauptwerk.

„Diese Oper kenne ich noch nicht,“ sagte er, aber ich weiß, daß die gute Musik in Deutschland mit Ihrem Vater gestorben ist. Wen haben Sie jetzt von bedeutenden Opernkomponisten?“

„Vor Allem Richard Wagner“ — begann ich.

„Genug,“ rief er lächelnd, „wenn das der Erste ist. Ich habe seinen ‚Tannhäuser‘ aus Gefälligkeit für die Fürstin Metternich von Anfang bis zu Ende gehört. Ich habe darunter gelitten. Das ist keine Musik mehr, das ist nervenaufregendes kakophones Geräusch. — Die gute Musik ist todt mit Ihrem Vater in Deutschland! — Auf Wiedersehen bei der Ausstellung“ — und damit reichte er mir die Hand und ließ mich, etwas verblüfft ob dieses etwas soldatischen Urtheils über ein von mir hochverehrtes Werk, stehen.

Ich habe dann den Kaiser Napoleon später auch wirklich wieder gesehen und gesprochen. Ich hatte eine Audienz in musikalischen Eigenthumsangelegenheiten bei ihm. Zwei Jahre hatten ihn sehr ver-

ändert, er war bedeutend gealtert, sein Gang war noch schwankender geworden. Mit trübem Lächeln sagte er nach sehr gütigem Empfange: „Ich wußte, daß ich Sie bei der Ausstellung wieder sehen würde."

Es war wenige Tage nach jenem bekannten merkwürdigen Wettkampfe der Militärmusikchöre vieler europäischer Armeen. Preußische, österreichische, belgische, badische &c. Regimenter hatten ihre Elite-Musikkapellen dazu nach Paris gesandt. Sie alle, und einige französische obendrein, spielten hintereinander die Oberon-Ouverture. Es war ein qualvolles Musikbeginnen. Ein Komite von Berühmtheiten vertheilte formell die Preise. Den ersten erhielten die Oesterreicher, den zweiten die Preußen, denen die Franzosen galant den Vortritt gelassen — dann aber kamen die Preise ungefähr in der Reihenfolge der Einwohnerzahl der Länder, welche die Korps geschickt hatten. Alles, selbst ein Musikwettstreit, wurde damals zu politischen Taschenspielerstückchen. Der Kaiser fragte mich: „Haben Sie den Wettkampf gehört? Welche Qual! Ich glaube zwölfmal dieselbe Ouverture — und wenn es gleich eine Ihres Vaters war! Ich war nicht dabei," fügte er hinzu, „aber ich hörte die Oesterreicher und die Preußen anderwärts. Ach, die

Oesterreicher!" — und er schnalzte feinschmeckerisch mit der Zunge — „das ist Musik, Zartheit, Rhythmus, Wohllaut — die Preußen gut, präzis, aber hart, metallen, kriegerisch, steif! Sie spielen, wie sie marschiren."

Meine Angelegenheiten haben durch den Kaiser keine Förderung erfahren; wohl aber ist ein französisches Privattheater, das Théâtre lyrique zu Paris, das einzige in der Welt gewesen, das, ohne dazu gesetzlich verpflichtet zu sein, und nur um todten deutschen Meistern seine Huldigung zu bezeigen, freiwillig den Erben Mozart's und Weber's, auf Zeit, einen Theil der Rechte lebender Komponisten eingeräumt hat.

Die Zeit ist über Napoleon III. dahingegangen, die Ereignisse, noch mehr seine eigenen Fehler, haben ihn gerichtet, mir aber haben die wenigen Berührungen, in die ich mit dem Kaiserpaare gekommen, den Zauber erklärlich gemacht, den es, achtzehn Jahre hindurch, auf Alle geübt hat, die in Verkehr mit ihm getreten sind.

Um eines Knopfes Dicke.

„Nun, da kommt Ihr endlich, Ihr alten Pudel- und Bärenhäuter; der Punsch hat schon zwei Atmosphären Dampfdruck," rief der alte pensionirte Lokomotivführer Zimmermann, in einer mächtigen Punschbowle rudernd, einigen dunklen, vierschrötigen Gestalten entgegen, die tief in dicke, nur rothe Nasen und lustige Augen freilassende Pelze eingeknöpft, schneegepudert, pustend und stampfend in das Lokomotivführerzimmer zu Bürglitz traten.

Heute, am Sylvestertage, ist ausnahmsweise der Tisch in der Führerstube sauber weiß gedeckt, und oben auf dem Tische, zunächst am Ofen, steht die mächtige Bowle, in der der alte Zimmermann kräftig arbeitet. Und die Dämpfe, die daraus steigen, und die leeren Rumflaschen, die dabei stehen, lassen nicht im Zweifel, daß sein Gebräu eines „mit Hochdruck" für Kehlen „wie Siederöhren" bestimmtes, ein „fester Führerpunsch" sei.

„Pest! Vater Zimmermann, böser Dienst heute

zum Sylvester!" rufen die Eintretenden, den Schnee abschüttelnd und sich aus Pelzen, Jacken, Mützen und Ueberstiefeln schälend.

„Was wißt Ihr Zuckerpuppen denn von bösem Dienst! In Euren Glaspalästen*), die Euch jetzt die Direktionen über Eure Trittbretter bauen lassen, auf Euren Maschinen, die Euch mit ihren sanften Federn wiegen, wie Eure alte Kindermuhme auf ihren Armen! Ihr hättet mit uns Anno neununddreißig und vierzig auf den kleinen Maschinen stehen sollen, die so hart und bockig gingen, daß Ihr jeden Schienenstoß von der Sohle bis unter die Mütze fühltet, und die nicht weiter wollten, wenn der Schnee eine Hand hoch auf den Schienen lag. Und darauf standen wir ganz frei, Tag und Nacht, ohne

*) Auf den Lokomotiven befinden sich jetzt fast überall eine Art von Kabinen mit Glasfenstern über den Standplätzen des Maschinenpersonals, die diesem Schutz gegen Wind und Wetter gewähren. Vor dem Jahre 1860 war dieß fast nirgends der Fall, und es haben die Erörterungen des Verfassers über Mortalität und Morbilität des Betriebspersonals der Eisenbahnen (publizirt unter dem Titel: „Gefährdung des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst der Eisenbahnen," Leipzig, Teubner 1862), denen die königlich preußische Regierung in den Jahren 1862 bis 1866 umfassende, in derselben Richtung gehende Ermittelungen folgen ließ, Manches zur Verbreitung dieser in Amerika längst durchgeführten humanen Einrichtung beigetragen.

Fach und Dach, im Dezembernachtsturme, in der Julihitze und im Gewitterhagel — ohne weiteren Schutz als unsern Rock und unser wettergegerbtes Fell. Das war harter Dienst! Was wißt Ihr davon! Und wahrlich, was ist Euer schlimmster Dienst gegen das, was sie heute unsern Hennig zum Jahresschluß haben durchmachen lassen, der sein Führerexamen mit Glanz abgelegt hat! Unter freiem Himmel auf der Maschine, da ist Gott bei uns, in der Schulstube aber der Gottseibeiuns. Und da ist er ja, der Geprüfte, Gemarterte — Hurrah!"

„Hurrah!" rief der Alte dem Eintretenden entgegen, kräftig sekundirt von sechs rauhen Kehlen; sechs harte, feste Rechte streckten sich dem jungen Manne zu, der in schwarzer Sonntagskleidung, gerötheten, offenen Gesichts, und mit jenem klaren Fernblick in den blauen Augen, der, außer dem Matrosen nur dem Lokomotivführer eigen ist, unter sie trat, etwas verlegen und linkisch die huldigende Begrüßung erwiedernd.

„Nun, wie war's? Wie ging's? Hast Du beim Examen geschwitzt? Hat Dich der Maschinenmeister Knoll tüchtig gezwickt?"

„Platz nehmen! Punsch!" tönte es von den ihn umringenden rußigen Kameraden auf ihn ein.

„Ruhe da!“ dröhnte Zimmermann's rostige Stimme dazwischen. „Platz nehmen, ja; Punsch, nein! Hönig und Franz fehlen noch, die mit dem Güterzug hereinkommen. Er ist um zwanzig Minuten verspätet, wie mir der Telegraphenfritz vorhin sagte, und muß gleich da sein. Gleiches Recht und gleiches Getränk für Alle — sonst holt der Teufel alles reguläre Reglement.“

„Nun ja,“ hub der junge Gefeierte an und trocknete sich den bei der Erinnerung wieder ausbrechenden Angstschweiß von der Stirn, „sie haben mich weidlich gedrillt. Ich wurde schon nach dem neuen Regulativ examinirt. Es saß wohl eine fünf Meter lange Reihe von Herren um mich herum, von denen ich, außer unseren Maschinenmeistern, noch keinen auf einer Lokomotive oder in einer Werkstatt gesehen habe.

„Und unsere Meister waren nicht die Schlimmsten. Sie fragten mich scharf durch, das ist wahr, bis auf die Knochen, aber man verstand sie und man konnte ihnen vernünftig antworten. Aber das, was die anderen Examinatoren — hochgestellte und gelehrte Herren waren es — von mir verlangten, verstand ich nur halb. Sie sprachen kein Eisenbahndeutsch mit mir, und was sie wissen wollten —

nun ja, ich wußte es — das hatte ich, nur um es beantworten zu können, aus den Büchern gelernt, die mir der Herr Werkführer Herzel geliehen hatte. Vorgekommen war mir's nie im Dienst; gebraucht hatte ich's nie und werd's wohl auch nicht brauchen mein Leben lang."

„Und was war's denn etwa?" begann Kamerad Böhmig zu fragen, seine Cigarre anzündend, als die Thür der Führerstube plötzlich aufgestoßen wurde. Eine Wolke von Schneestaub quoll herein; aus derselben entwickelten sich die dunklen Gestalten zweier neuer Ankömmlinge, die der erwarteten Führer der beiden Maschinen, welche „vor dem verspäteten Güterzuge gelegen hatten."

„Bravo! daß Ihr kommt," jubelte es ihnen entgegen, „jetzt den Punsch ausgetheilt, und nach dem Festessen in die Restauration geschickt!"

„Hier ist ein Braten dazu," rief einer der Ankömmlinge, und hob einen halbverbrannten Hasen, den er bei den Hinterläufen gefaßt hatte, in die Höhe.

„Wo hast Du das Vieh her, was soll's damit?"

„Herr Lampe hat sich die Ehre geben wollen, sich selbst für Hennig's Festmahl aufzutischen, aber ist wohl etwas zu hitzig gewesen und hat sich mit

Haut und Haar zu braun gebraten," lachte der Besitzer des Hasen. „Die rothen Signallichter meines ‚Pluto' jagten ihn aus der Schneegrube auf, in der er auf der Böschung ganz behaglich geduckt saß, und er fing an mit unserem Zug um die Wette zu laufen. Wohl zwei bis drei Minuten lang sah ich den kleinen, dummen, schwarzen Kerl beim Scheine meines Feuers im zweiten Geleise neben der Maschine über den Schnee hinfliegen. Ich that einen kurzen Pfiff, da bekam er einen Schreck, prallte vorwärts, gewann Vorsprung, kam in das rothe Licht der Signallaternen — das mochte ihn blenden — er schlug einen Haken vor der Maschine wie vor einem Hunde — quer über das Geleis. Ich schaute aus, wo er drüben wieder zum Vorschein kommen würde, aber er kam nicht. Ich dachte, er sei todt gefahren oder unter dem Zuge zurückgelaufen, und vergaß das Thier. Als aber in Seestadt der Rost meiner Maschine schlackenfrei gemacht werden soll, schreit der unterirdische Geist mit der Feuerkrücke aus der Aschengrube herauf: ‚Herr Hörnig, Herr Hörnig! Sie haben sich ja einen Braten mitgebracht.' Ich denke, dem Kerl hat das Feuer des ‚Pluto' das Hirn versengt, steige ab und sehe nach. Seht, so wahr ich hier sitze, liegt mein

Hase vom Bielitzer Gehölz unten in meinem Asch-kasten todt und halb geschmort. Der Aschkasten mochte ihn wohl im Sprunge gefangen haben *). Der hatte es eilig gehabt, gebraten zu werden." Lautes Gelächter folgte der Erzählung des jungen Führers.

„Da lachen sie, die dummen Bengel, über das arme Vieh," murrte Zimmermann, die Gläser frisch füllend, dazwischen, „weil sie nicht wissen, wie verdammt es Einem so unter einem Asch- und Feuerkasten zu Muthe ist."

„Und wissen Sie denn das, Vater Zimmermann?" riefen mehrere Stimmen im Tone des starken Zweifels.

„Ich weiß Alles, das wißt ihr Burschen recht

---

*) Unter dem Feuerroste jeder Lokomotive befindet sich in der ganzen Breite desselben ein Kasten von starkem Eisenblech, dessen Hauptzweck es ist zu verhindern, daß die häufig durch den Rost fallenden glühenden Kohlen und Schlacken nicht in das Freie gelangen und Gefahren erzeugen. Der Kasten ist meist nach vorn und hinten offen, und die beiden Oeffnungen sind durch Klappen verschließbar, wenn es gilt, das Feuer zu dämpfen oder vor dem Eindringen des Schnees von unten beim Durchfahren von Wehen zu schützen. Diese „Aschkasten" sind diejenigen Theile des Fahrparkes der Eisenbahnen, welche, fast in der ganzen Breite des Geleises, am tiefsten nach der Schienenoberfläche hinabreichen. Dieß ist zum Verständniß des Nachfolgenden im Sinne zu behalten.

gut, und habe Alles durchgemacht, was zwischen der Unterkante der Schienen und der Oberkante eines Lokomotivschornsteins vorgehen kann," erwiederte Zimmermann.

„Aber im Aschkasten haben Sie doch nicht gesteckt?" lachte die übermüthige Gesellschaft.

„Nicht ganz," erwiederte der alte Führer sehr ernst, „aber darunter, und stückweis auch beinahe darin. Aber ich sage Euch, daß ich wohl dabei gewesen bin, wie aus einem stolzen Zuge von prächtigen Wagen, voll lustiger Menschen, auf einen Ruck — ehe Ihr die Hand nach der Pfeife erheben oder eine Bremse anziehen könntet — ein Haufe von buntem Scheitholz, Schrauben- und Achsen- und Räderbruchstücken wurde, unter dem Stöhnen und Hülfegeschrei hervordrang und den verzweifelnde Menschen umjammerten — ich war dabei, wie Lokomotiven, wie junge Katzen über das Dach, über die Böschung hinabsprangen und sich überkugelten, ein-, zwei-, dreimal, Räder oben, Schornstein unten, und Alles Dampf, Trümmer, Feuer, Zischen und Geschrei war — daß mir aber das Herz nie, in fünfunddreißig Jahren Eisenbahndienst nicht — so still gestanden hat, wie unter dem Aschkasten —"

„Erzählen, Vater Zimmermann! erzählen!"

riefen die rauhen Stimmen im Kreise, denen man es anhörte, daß sie gewöhnt sind, über das Klirren, Rasseln und Poltern der Maschine hinaus zu sprechen.

„Na, ich will's wohl thun," erwiederte dieser, indem er langsam seinen Tabaksbeutel aufschnürte und seine kurze Pfeife zu stopfen begann, „obwohl ich nicht gern von der Geschichte spreche. Es dreht sich mir immer noch was hier unter der dritten Rippe herum, wenn ich daran denke.

„Seht, Jungens, die Hände, die diesen Beutel damals stickten, wären beinahe dabei zu Wittwenhänden geworden, und mein Karl und mein Julchen wären gar nicht auf der Welt, wenn Ihr mich damals schon wie jetzt den ‚dicken' Franz hättet heißen dürfen."

„Warum denn gerade deßhalb, Vater Zimmermann?" frug es wieder im Kreise.

„Nun, so brennt Euch denn in Gottes Namen wieder frische von Euren verdammten modischen beizenden Glimmstengeln an — sie passen zu Euch Puppen in den Glaskästen, wie die kurze Pfeife einst zu uns Kraftkerlen unter Gottes freiem Himmel paßte — und gebt die Gläser her! Dann aber haltet die Mäuler, bis ich fertig bin! —

„Es war am Sylvesterabend wie heute, Anno 1845, vor vollen, ausgeschlagenen dreißig Jahren, und ein Hundewetter, Schneetreiben und Regenschlacker durcheinander. Ich lag als blutjunger Führer auf dem Hauptbahnhof in der Residenz in Station und hatte vor'm Jahre geheirathet. Ihr wißt, die Station ist ein schändlicher Platz für den Dienst; mag der Sturm herblasen wo er will, über den Platz, der, wie ein Kuchenbrett auf dem Tisch, in der Ebene liegt, fegt er immer hin. Nach der Stadt hinein geht's durch einen kleinen Einschnitt mit zwei Gleisen, von denen das eine immer in der ersten Stunde jedes Schneetreibens zuweht. Gleich wenn man durch den Einschnitt durch war, im dritten Hause der Gärtnergasse, hinter der alten Oelmühle, die wir so oft verwünschten, weil wir immer beim Vorbeifahren den Dampf absperren mußten, um nicht durch die Funken aus dem Schornstein ihr Schindeldach anzuzünden, wohnte ich mit meiner Louise und dem eben geborenen Franz, der jetzt Werkführer bei Rüdrich's ist.

„Also am Sylvesterabend 1845 kam ich mit einem schweren Güterzuge von Griesthal herauf nach der Residenzstation, und hatte ganze vierzehn Stunden bei sechs Grad Kälte und Sturm auf der

Maschine gestanden. Ich war steifgefroren wie ein Bock und freute mich auf den Sylvesterpunsch wie ein Affe. Es dunkelte schon, als ich einfuhr, und durch das Schneegeflimmer hindurch sah die Station mit ihren hundert und aber hundert Lichtern an Perrons und Weichen aus wie eine große Weihnachtsbescherung. Schlechte Bescherung für mich! — Da war von den Weihnachtsfeiertagen her eine wahre Wagenburg von so ungefähr fünfhundert Wagen auf der Station zusammengefahren — und die mußten rangirt werden, damit die Sachen nach dem Neujahrsfeste gleich fort konnten.

„Und kaum steige ich von der Maschine im Heizhause, so kommt der Schirrmeister an mich heran und sagt: ‚Zimmermann, Hauser ist krank geworden. Ihr müßt für ihn die dritte Rangirmaschine übernehmen.‘ ‚Schockschwerenoth!‘ sage ich, ‚aber in Gottes Namen, wenn's nur nicht bis Mitternacht dauert, Herr Schirrmeister — da muß ich zu Hause sein, sonst gibt's nächstes Jahr ein Unglück.‘

„‚Narrenspossen,‘ sagt der Schirrmeister, ‚haltet Euch nur d'ran, daß Ihr fertig werdet!‘ und hinaus ist er wieder in den Schneewirbel.

„Mir war die Sache fataler, als sie werth war; ich schob das Gruseln, das mir über die Haut

lief, auf das unheimliche Wetter, das mich anschnaubte, als ich mit der Maschine hinauskam. Die ganze Luft war voll Schneestaub und Kältenebel, und wenn die weißen Gespenster im Sturme quer über die Maschine jagten, sah ich den Schornstein kaum.

„Von den Lichtsignalen erwischte man nur dann und wann einen rothen, weißen oder grünen Blick, von den Horn- und Pfeifensignalen hörte man bei dem Heulen des Windes in den Wagen und Wagenrädern und dem Singen in den Telegraphendrähten und dem Rollen der Wagen und dem Maschinenpfeifen nur gerade so viel, daß man eben gewahr wurde, daß man sie nicht verstanden hatte. Von den Zurufen der Rangirer nahm man schier nichts wahr, als daß sie schrieen.

„Dazu wurden ein paar hundert Wagen von drei Maschinen gleichzeitig in allen Richtungen verschoben, überall prallten sie wie große Schatten aus Nebel und Schneegestöber heraus und verschwanden gleich wieder darin, und Alles war dumpf vom dicken Schnee; man hörte sie nicht rollen, nicht kommen, nicht gehen. Die armen Weichensteller und Rangirer sprangen, naß bis auf die Haut, im knietiefen Schnee zwischen den rollenden Wagen hin

und her. Ihr wißt ja, wie eine Rangirstation in einer Winternacht aussieht! Der liebe Gott thut dann das Beste dazu, daß wir nicht Alle dabei zu Brei gefahren werden, und ich habe mich mein Lebtag immer gewundert, wenn ich am andern Morgen nicht gehört habe, Der oder Jener sei auf dem Platze geblieben. Und wenn was geschieht, holen die gestrengen Herren am grünen Tisch, in der warmen Stube, das Reglement aus der Tasche — Nun freilich, es kann nicht anders sein. Wenn sie's aber nur ein einziges Mal in ihrem Leben draußen mit ansehen wollten!

„In jener Nacht also war es gar schlimm und der Sylvesterpunsch mochte überdieß den Leuten im Voraus im Kopfe spuken, denn das Rangiren ging in einem Tempo, als kommandire es der Satan. Die Wagen flogen nur so hin und her und die Lichter gingen vorbei wie Blitze, und man hörte überall das Dröhnen und Klingen der zusammenstoßenden Puffer, und die Leute krochen unter und zwischen den Wagen umher, als wären die Räder Pfefferkuchen und die Puffer Daunenbetten. Da war vor Allem ein kleiner, wüster Schirrmeistergehülfe — ich mochte den Kerl nicht leiden, denn er war mir einmal bei einem Mädchen sehr in die

Quere gekommen — aber ich mußte staunen, wie ich überall seine Signallaterne: rundgeschwungen, quergeschwungen, kreuzweise, oben, unten, hinten und vorn sah, und seine grelle Stimme durch den Sturm hindurch hörte.

„Und seht, den Mann hatte ich eben angerufen, als ich ihn wieder zwischen zwei Puffern durchschlüpfen sah. Er solle nicht so teufelsmäßig wagehalsig sein bei dem Wetter, wo man nichts sehe und höre und überdieß ausrutschen könne. Er hatte mich aber ausgelacht und mich angeschrieen: ‚Kümmert Euch um Euren Dienst, Zimmermann, und nicht um mich! Wir müssen fertig werden vor Mitternacht — vorwärts, vorwärts!‘ Und weg war er gewesen; ich hatte ihm von Herzen: ‚Hol’ dich der Teufel!‘ nachgerufen — und das soll ich mein Lebtag nicht vergessen, und auf dem Sterbebette noch bereuen.“

Hier machte der alte Lokomotivführer eine Pause, trocknete sich die Stirn, that einen Zug aus dem Punschglas und fuhr dann fort:

„Ich hörte ihn noch ‚los‘ kommandiren drüben bei meinem Kollegen, und die Wagenketten klirren und dann einen Ton — nun, wie denn gleich? Habt Ihr einmal einen Metzger mit einem Beil

einen dicken Knochen durchhauen gehört? — und einen dumpfen Schrei, und dann nur wieder das Kling und Klang der zusammenstoßenden Puffer; mir fuhr's kalt durch die Glieder; da bekam ich das Signal zum Vorrücken, und da war kein Zaudern. Vorwärts! Vorwärts! Ich war gleich weit weg von der Stelle, am andern Ende des Bahnhofs, da konnte Niemand wissen was geschehen war.

„Aber ich that meinen Dienst nur noch wie im Traum, und als wir eine halbe Stunde darauf fertig waren und ich wieder in die Remise fuhr, sagte mir der Vorstand: ‚Wißt Ihr schon, Zimmermann? Der Schirrmeistergehülfe Porges ist todtgefahren worden, todtgedrückt zwischen den Puffern.‘ Ich habe nicht viel gefragt — mir war's gruslig zu Muthe, und ich weiß nicht, wie ich die Maschine besorgt habe und auf den Heimweg gekommen bin. Als ich am Perron vorbeikam, sah ich einen Trupp mit Laternen dort stehen, und etwas mit einem Mantel Zugedecktes auf dem Schnee liegen. Ich hatte dabei nichts zu suchen; es schüttelte mich und ich kann Euch sagen, Jungen, ich hätte wer weiß was darum gegeben, wenn ich ihn nicht eine halbe Stunde vorher zum Teufel gewünscht hätte. Ich gab mir schwere Mühe, mir das aus dem Kopfe

zu schlagen, es war ja nicht so schlimm gemeint gewesen, eine Redensart, wie sie unter uns bösen, groben Mäulern gang und gäbe war. Unter Euch jungen Kerls ist's noch schlimmer, und es würde Euch kuriren, wenn Ihr das Wurmen damals da drinnen in mir gefühlt hättet. Na, endlich kam ich dahin, mir die helle, warme Stube daheim mit den Filzpantoffeln und der Louise und dem kleinen Jungen und dem Kater und dem singenden Wasserkessel auf dem Ofen und der Arakflasche und Zuckerbüchse und den Citronen auf dem Tische vorzustellen, so wurde es denn allgemach hell in mir.

„Daß ich nun bei dem Hin- und Hersinniren nicht viel auf Wetter, Wind und Weg und Steg geachtet hatte, könnt Ihr denken, und ich merkte nur eben, daß es noch wirbelte und heulte in der Luft, als ich in den Einschnitt bei der alten Oelmühle eingetreten war, durch den hindurch man die Fenster meines Hauses gesehen hätte, wenn man überhaupt zehn Schritte weit hätte schauen können. Ich ging im rechten von den beiden Gleisen im Einschnitte fort, weil es für meinen Weg schneefrei war und ich von ihm aus das Haus zuerst sehen konnte.

„Und zwar ging ich ganz ruhig, denn ich kam

vom Bahnhof, und Ihr wißt, es ist das Einfahrtgleis, also konnte mir kein Zug von rückwärts nachkommen und von vorn war keiner zu erwarten. Auch hätte ich ihn kommen hören müssen.

„Als ich nun mitten in dem Einschnitte war, der, wie Euch bekannt ist, in der Kurve liegt und in dem man an jenem Abende nicht eine Wagenlänge weit sehen konnte, hör' ich hinter mir pfeifen und gleich darauf das Klipp und Klapp der Räder auf den Schienenstößen eines langsam herankommenden Zuges. Ich hörte auch, daß die Maschine den Zug vor sich herschob, denn der Maschinenschlag war viel weiter hinten als das Räderrollen. Ich dachte: Aha! Das ist der Reservezug von ungefähr zwanzig Achsen, der vorhin auf dem Gleise drüben stand und den sie nach dem Güterbahnhofe hinüberdrücken. Alles das ging mir aber nur ganz dunkel durch den Sinn, wie man immer mechanisch an den Dienst denkt, auch wenn man Kopf und Herz von anderen Dingen voll hat. Ich sage: ganz dunkel; im Grunde ging's mich ja nichts an, denn der Zug mußte gleich auf dem linken Gleise an mir vorbeikommen. Als aber das Ping und Pang der Räder auf dem hartgefrorenen Gleise ganz nahe herangekommen war und ich schon hörte, wie die

Nothkette an dem vordersten Packwagen hin- und herklirrte, und sah, wie das Licht seiner Signallaterne neben mir auf dem Schnee hinzugleiten begann, drehte ich den Kopf zur Seite, um den Kerls drüben auf dem Zug ein ‚Prosit Neujahr!‘ zuzurufen —

„Aber da war kein Zug auf dem Gleise drüben — und in demselben Augenblick — nun — da bekomme ich einen gewaltigen Stoß in den Rücken. Feuer sprühte mir aus den Augen — puff, liege ich flach im Gleise, auf dem Gesicht, und pung — pung — beginnen die Wagen über mich wegzugehen.“

Der alte Lokomotivführer machte hier wieder eine Pause. Es war todtenstill im Führerzimmer; weitgeöffneten Auges, vorgebeugt, bleich, umgaben die kräftigen Gesichter der jungen Führer den Tisch. Er füllte die Gläser wieder, drückte den Tabak in die Pfeife fest und fuhr fort:

„Seht, Kinder, wenn wir so hier um den Tisch sitzen oder auf der Maschine stehen, oder selbst auch, wenn wir, wie heute der arme Hennig, das Malheur eines Examens durchmachen, da kommen die Gedanken aus unseren dicken Schädeln immer einer nach dem andern — langsam ‚orndlich‘ und ‚in-

struktionsmäßig' gegangen; man kann jeden Einzelnen anschauen, Jedem guten Tag und guten Weg wünschen; ja, die Herren Maschinenmeister sagen sogar manchmal, wir Führer dächten langsamer als andere Menschenkinder, weil alles Schnelle aus uns heraus in unsere Maschinen gefahren sei. — Aber, Kinder, in dem Augenblick, der zwischen dem Stoß und meinem Flach-auf-der-Erde-liegen inne war, habe ich so viel gedacht, wie sonst zwischen Ostern und Pfingsten nicht.

„Zuerst an Daheim, die warme Stube und Alles darin und an das Neujahrsgeläut und den Neujahrskirchgang morgen — na, davon sprechen wir nicht, — dann an den Schirrmeistergehülfen, der im Bahnhof unter dem Mantel auf dem Schnee lag, und dann kalkulirte ich so deutlich, als hätte ich sein Rangiren zu kommandiren über den Zug, der über mich wegging. Warum kam er denn auf dem unrechten, dem Gleise, in dem ich gegangen war, dem Einfahrtsgleise herauswärts? Und da hatte ich es gleich, was ich vorhin bei meinem Grübeln vergessen hatte. Das Ausfahrtsgleis hatte ich ja am Mittag noch tief im Schnee verweht gesehen, und deßwegen fuhren sie auf dem Einfahrtsgleise hinaus. Dann sah ich den Zug deutlich

stehen; es konnten nicht mehr als zwanzig bis zweiundzwanzig Achsen Güterwagen sein, Alles unsere eigenen Wagen; die gingen alle hoch über den Schienen; die thaten mir nichts — ich lag flach genug zwischen den Gleisen. Aber die Maschinen, die Aschkästen der Maschinen! Ich kannte die drei Maschinen, die noch auf der Station im Feuer standen, wie meine Tabaksdose. Der ‚Wittekind‘ ginge harmlos über mich weg, auch wenn ich beleibter gewesen wäre, als ich damals war; der ‚Hermann‘ konnte mir allenfalls auch noch gnädig sein, wenn er wenig Wasser und Feuer im Kessel hatte, und die Kiesfüllung, auf der ich lag, nicht dick war, aber unter dem ‚Sirius‘, einem von den neuen niedrigen Elephanten, war ich ein todter Mann. Ja, ein gleich Todter, das wäre nicht das Schlimmste gewesen, aber ein langsam in Stücke zerrissener und zerdrückter Mann. Welche Maschine war es nun, die da kam?

„Alles das, seht Ihr Kinder, hatte ich eigentlich zwischen Stoß und Liegen gedacht, aber als ich einmal lag, hörte alles Kalkuliren auf, und nur ganz instinktmäßig streckte ich mich und zog den Athem an und machte mich dünn wie der Marder, der aus der Falle will, und zählte die Achsen, die über

mich weggingen. Da sprach deutlich jedes Ping und Pang Silben aus, die lauteten: Ein schlech—ter Tod — ein schlech—ter Tod. Und jetzt greift mich etwas Schweres an, nein, es ist noch nichts; es gleitet und streift nur klirrend der Länge nach über mich hin und schlägt mich kalt in's Genick, es ist eine herabhängende Zugkette. Aber jetzt kommt's, der Boden beginnt, leise erst, dann stärker und stärker unter mir zu zittern, ganz langsam kommt's, dann sah ich von der Seite, obwohl ich den Kopf in ein Taggerinne drückte, daß die Schiene und der Schnee und die rollenden Räderschatten über mir immer heller und heller roth beleuchtet wurden; das war das Maschinenfeuer, das aus dem Aschkasten schien. — Jetzt fühlte ich es heiß werden, am bloßen Kopf und Genick. Die Schwellen drückten sich nieder; das Gleis dröhnte und bog sich; der Boden bebte gewaltig unter mir, da — ist's. — Und zugleich packte es mich auch mächtig im Rücken, drückte vorwärts — Gott sei mir gnädig! — da, Ritz und Ratz riß etwas an mir entzwei und — pang — pang — wälzend, donnernd und stampfend war die Maschine über mir hinweg. Der Boden zitterte nur noch nach. Vom freien Himmel herab stürzte das Schneewehen wieder auf mich herab.

„Wie ich auf die Beine gekommen, weiß ich nicht. Ich stand da und schüttelte mich und sah die rothen Lichter der Maschine in der Kurve verschwinden, die mir aussahen wie die Augen des leibhaftigen Todes.

„Dann fühlte ich mich an, was mir denn die Maschine vom Leibe gerissen habe, und seht, da fehlten mir die ordnungsmäßigen Knöpfe hinten am Dienstmantel. Ich ging zum nächsten Weichenwärter, ließ mir eine Laterne geben und suchte die Knöpfe im Schnee. Als wir aber zu Hause um die Bowle saßen, in die ich bald zu viel Arak, bald zu viel Zucker that, daß die Louise mich verwundert fragte: ‚Mann, was hast du denn heut? Du zitterst ja und sprichst gar nicht,‘ da kam mir erst Verstand und Sprache wieder, und ich zeigte Louise die Knöpfe und erzählte ihr die Geschichte und sagte, die Knöpfe zwischen den Fingern haltend: ‚Siehst Du, um so viel nur war Dein Männchen heute Abend vom schlechten Tod entfernt.‘ Seht, hier habe ich die Knöpfe und werde sie tragen, bis der Tod einmal wirklich kommt.“

Der alte Führer öffnete den Rock und zog zwei Knöpfe mit dem königlichen Wappen hervor, die er an einer Schnur auf seiner rauhen Brust trug.

„Und nun wißt Ihr auch, warum ich vorhin die arme Kreatur im Aschkasten bedauerte. Ich habe Euch die Geschichte erzählt, weil nun einmal die Rede darauf kam, sonst spreche ich nicht gern davon, weil Todesangst dabei war, und an die erinnert sich kein Christenmensch gern. Laßt euch dadurch die Courage nicht schwächen! Ihr braucht sie im neuen wie im alten Jahre. Hört! es schlägt gerade Zwölf. Prosit Kinder, Prosit und Wohlfahrt noch auf hunderttausend Lokomotivmeilen!"

Sturm auf den Schienen.

Alles Mitgetheilte ist faktisch.

Die Weihnacht des Jahres 1868 kam mit tiefer Trübe und dunklem Himmel heran. Es wollte nicht christfestlich silberhell werden auf den Höhen des Erzgebirges. An den Berglehnen und in den Thalmulden schränkte ein dunstiger Schwaden den Horizont ein, der auch häufigen Stößen feuchtschwülen, ermattenden Südwindes nicht wich. Die Züge der Eisenbahn, die sich von dem Hochplateau des Erzgebirges bei Freiberg in das Elbethal bei Dresden hinabwindet, rollten wie unter einer grauen Glocke dahin, welche die Sehweite des Personals unbehaglich einengte. Beklemmt schauten die Passagiere, während die Züge vorsichtig über Steigungen, die an Steile denen des Semmering und Brenner nichts nachgeben, herabgelassen wurden oder in kräftigem Tempo die langen Rampen erklommen, über Futtermauern von mehr als hundert Fuß Höhe und schroffe Felswände hinab in das wildmalerische, ernstbeforstete Thal, dessen Gründe wogende Nebel, fast

bis zur Höhe der Bahn, wie ein lustiges Meer erfüllten.

Oft, wenn einer jener Windstöße zwischen den Felswänden hinsauste und tausendfältige Stimmen in Forst und Kluft wachrief, schäumten die Wogen dieses Nebelmeeres hoch auf, und seine Brandung schlug in Form dichtgeballter Dunstmassen über Bahn und Zug hin, auf Minuten Alles mit so dichter Flut übergießend, daß dem Lokomotivführer der Schornstein seiner Maschine darin verschwand und dem Schaffner die Wagen räderlos darauf zu schwimmen schienen. Dann spaltete sich aber auch wohl wieder der Strom vor dem Zuge, wie weiland das Rothe Meer vor dem Volke Gottes, bauschte sich mit steilrechten Wänden empor und ließ tief drunten auf seinem Grunde, wie durch einen Zauberflor, dem aus dem Wagenfenster gebeugten Reisenden den weißsprudelnden rauschenden Bach, die brausenden Gipfel edler Forsten und eines der lieblichst gelegenen Städtchen der Welt, ruinengekrönt, emporschimmern, dessen freundliches Leben zu ihm hinauftönte, wie die Glocken von Veneta dem Schiffer aus den blauen Wassern der Ostsee erklingen.

Aber so phantastisch auch die rasch bewegte Dunst- und Nebelscenerie den Reisenden anmuthen

mochte, uns verantwortlichen Lenkern der Eisenbahn machte sie vor allen Dingen Wünsche nach schnellster Durchführung des neuen zeitgemäßen Signalsystems auch auf dieser Strecke rege, mit welcher auf anderen Linien bereits begonnen worden war.

Kategorisch hatte die enorme Entwicklung des Verkehrs auf den sächsischen Bahnen die Anwendung der vollkommenst möglichen Maßnahmen zur Sicherung eines Betriebes gefordert, der an Masse, Dichtheit und komplizirter Form nur in wenigen Gegenden (Belgien, Westphalen, Oberschlesien ꝛc.) seinesgleichen auf dem Kontinente hat.

Schon im genannten Jahre erhob sich der Bahnverkehr in dem kleinen Lande, dessen Fläche noch kein Drittel von Böhmen bedecken würde, in der beförderten Personenmasse (8 Millionen) auf mehr als die Hälfte des Gesammtverkehrs aller östereichisch-ungarischen Bahnen zusammen (14.5 Millionen), in der Gütermasse (126 Millionen Centner) auf fast ein volles Drittel desselben (385 Millionen Centner). Seitdem hat er sich in einem Maße entwickelt, daß er zu den Merkwürdigkeiten im Bereiche des Eisenbahnwesens zu gehören beginnt.

Die Mittheilung einiger Thatsachen aus seinen Kreisen dürfte daher nicht uninteressant sein.

Das engumgrenzte Land von kaum 15,000 Quadratkilometer Fläche (Alles in abgerundeten Zahlen) bedeckt (1875) ein Bahnnetz von circa 2100 Kilometer Länge mit 329 Stationen und so dicht verschlungenen Maschen, daß fast auf jede Fläche von 7 Quadratkilometer 1 Kilometer Bahn kommt. Und auf diesen Linien sind im Jahre 1875 nicht weniger als 13 Millionen Passagiere, das heißt eine Zahl, die ungefähr dem Fünffachen der Bewohnerzahl des Landes gleichkommt und weit mehr als die Hälfte der im ganzen, großen Königreich Italien auf Eisenbahnen Reisenden beträgt, befördert worden. Diese Personen haben eine Strecke zurückgelegt, die der dreifachen Entfernung der Erde von der Sonne gleichkommt. Ferner wurden über die Linien 12,000 Millionen Kilogramm Güter geführt, darunter allein fast 5000 Millionen Kilogramm Kohlen (hievon 1000 Millionen Kilogramm Braunkohlen aus Böhmen). Auf der einzigen Station Zwickau, die schon im Jahre 1872 auf einer Fläche von 4$^3/_4$ Millionen Quadratmeter fünf und eine halbe Meile Geleise und 167 Weichen enthielt, wurden über sechzigtausend (täglich 165) ankommende und abgehende Personen führende Züge mit 623,000 Personen expedirt und täglich über elfhundert Wagen-

ladungen Kohlen geladen (ungefähr so viel, als Berlin, Wien und Paris zusammen konsumiren). Um einen so gewaltigen, auf so kleinen Räumen zusammengedrängten Verkehr, bei dem jeder Punkt der Bahn über zehntausendmal jährlich mit Maschinen befahren wird, mit dem ungewöhnlichen Maße an Sicherheit zu führen, der die sächsischen Bahnen auszeichnet, hatte die Verwaltung die Zügel straff und die Augen offen zu halten.

Besonders uns technischen Direktoren wurde kein Zucker an den Dienst gethan. Vom Ministerium her wurden wir mit einer militärischen Exaktheit kontrolirt, die wir manchmal äußerst unbequem empfanden, ohne ihren hohen Werth in Abrede stellen zu können. Alljährlich mußte eine Revision sämmtlicher Bahnlinien stattfinden, bei welcher die technischen Mitglieder der Direktionen alle Strecken zu Fuß zu begehen oder mit Draisinen zu befahren, jedes Bauwerk, jede Errichtung, bis zu den kleinsten Anbauten an Bahnwärterhäusern herab, zu besichtigen, Geleise, Betriebs-Einrichtungen zu prüfen, jeden Beamten zu sprechen hatten.

Und diese Revisionen fanden nicht bloß auf dem Papiere statt, sondern wir haben sie, ein halbes Menschenalter lang, Jahr für Jahr und Schritt für

Schritt, mit gleicher Unermüdlichkeit und Präzision durchführen sehen, beziehentlich selbst mit durchgeführt. Kurz, wir technischen Direktoren waren in diesem Eisenbahn-Geschäftskreise, der zu den größten in Europa gehört, an das Selbstthun unserer Arbeiten nicht bloß am Schreibtisch, sondern auch draußen in der Lebensbewegung der Praxis gewöhnt, und ein knapper, lakonischer Geschäftsgang, zweifellose Abgrenzung von Rechten und Pflichten und strikte Oekonomie an Zeit und Arbeitskraft schafften dabei sogar Muße für umfassende wissenschaftlich-praktische Erörterungen und das fachliche Fortstudium.

So fand uns denn ein tiefgrauer Dezembermorgen des genannten Jahres in langsamer Fahrt auf der eben beschriebenen schwierigen Gebirgsstrecke begriffen und damit beschäftigt, die Vorkehrungen für Einführung des erwähnten neuen, zeitgemäßen Signalwesens zu treffen, dessen gerade jene Linie mit ihren steilen Steigungen, scharfen Kurven, Tunnels, gehemmten Fernsichten, klimatischen Unbequemlichkeiten und großem Verkehre nicht länger entbehren konnte.

Unser Gefährt, aus einer Lokomotive und einem Wagen bestehend, sollte uns von Punkt zu Punkt

bringen, der für Aufstellung von Signal-Vorrichtungen und Telegraphen-Apparaten Wichtigkeit zeigte. Die Thäler waren mit Nebel angefüllt, der sich zuweilen vor kurzen Hebungen eines lauen, schwülen Windes aufbäumte, sonst aber wie eine dichte Flut zwischen den Berglehnen lag.

Er flockte sich im Gezweige der hohen Tannen, auf deren Gipfel man von der Bahn senkrecht hinabsah, und hing den mächtigen Bäumen über uns an der Berglehne graue, tropfende, wallende Schleier um die Stämme; an den Felsen glitzerte falb die Feuchtigkeit herab und rieselte mit leisem Falle aus Spalten und schwarzgrünem Moose; hie und da huschte plötzlich, rings um uns momentan eine undurchsichtige Wand bauend, oder wie ein eilig Flüssiges vom Bergabhang zum Thale eilend, ein Dunststreifen über die Bahn. Die nassen Schienen zogen sich in unabsehbaren, mattglänzenden Linien bis fern unter den hegerigen, engen Horizont, und der Himmel lag düster und niedrig über uns — es war eine unbehagliche Fahrt.

Wir begrüßten daher gern ihr Endziel, die auf dem Hochplateau gelegene Station jener altberühmten Bergstadt, die zu den Füßen von Werner und Lampadius einst Alexander v. Humboldt und Leo-

pold v. Buch sitzen sah, und schritten, den Wagen verlassend, der uns folgte, dem Westende der Station zu, wo ein letzter Signalpunkt zu fixiren war.

Der Wind frischte plötzlich auf, wurde kühl, wehte uns als stramme Brise entgegen und klappte, wie ein Versatzstück in einem Ballet, im Nu die Dunstdecke von Gegend und Himmel ostwärts zurück, so daß die alte Stadt mit Dom und epheubelaufenen Mauern und Thürmen, und weithin die öde Gegend mit den grauen Huth- und Kunsthäusern der uralten Silbergruben, denen die fromme Gewerkspoesie des Mittelalters, um damit die Tücke des Gnomenspuks da drunten zu bannen, die lieblichen Namen „Himmelsfürst", „Himmelsfahrt", „Heilige Elisabeth" gegeben hat, scharf und hart, wie auf Glas gemalt, im hellgreinenden Sonnenlichte grell hervortraten.

Wir standen an der Plankenwand der Station und richteten, erfreut über den lichten Wechsel der Szenerie, den Blick empor — die Luft war absolut still — ein Blatt aus meinem Taschenbuche fiel vertikal wie ein Stein zur Erde. Da kam von Westen her ein grollendes Sausen, das wir für sonderbar modulirtes Dröhnen eines heranrollenden

schweren Zuges gehalten haben würden, wenn von dort ein solcher hätte kommen können. Dann klang es wieder stoßweise brausend wie ferne Brandung. Wir sahen uns fragend an. Da zeigte der Ingenieur auf eine niedrige Nebelbank, die flach auf der Erde, selbst im grellen Sonnenlicht noch tiefdunkelgrau, von Horizont zu Horizont gespannt, sonderbar sich über sich selbst hinwälzend, herangefegt kam —. Und kaum von fern gesehen, war sie da — plötzlich wachsend, haushoch, dicht, und Alles war Staub und Nebel und grau wie an einem Novembertage vor Einbruch der Nacht um uns, über uns, überall — und über uns wälzte sich mit einem Gemisch von Donner, Heulen und Pfeifen eine Masse hin, die nicht mehr Luft, sondern ein laues, kompaktes, mit Sand, Halmen, Spänen, Staub dicht gemischtes Etwas war, welches wie eine pfeilschnelle Brandungswelle, aus dem Luftmeere herabrollend, unwiderstehlich fortriß. Taumelnd griff ich nach der Plankwand — sie zerrann mir gleichsam unter der Hand — niedergeworfen, zersplittert — ich faßte einen Pfosten und sah noch im Momente, wo ich die Augen mit der Hand schützend bedeckte, die starke Planke aus ihrem Gefüge und, wie Schindeln in die Lüfte, und weithin über die Geleise ge-

fegt. Und dann war ringsum Krachen und Knallen und Dröhnen. Dann fiel mir ein breiter Schatten auf's Gesicht, und als ich auffah, verdunkelte sich der Horizont, denn ein zweihundert Fuß langes Dach eines großen Güterspeichers richtete sich in ganzer Masse, schwarz und gewaltig, steilrecht, mit allem Sparrwerk vor uns empor, um im nächsten Momente krachend, in tausend Trümmer zerborsten, in Brettern, Balken, ungeheuren Fetzen Dachdeckung — auseinanderzuflattern, wie eine Schaar kolossaler Raubvögel. Dazu das Klirren zerschmetterter Fenster, das Rasseln losgerissener Blechdächer und Regenrinnen, das Aufstieben zahlloser Schieferplatten von den Dächern, das Poltern herabstürzender Schornsteine, das Sichneigen der Telegraphen-Leitungen — im ersten Momente schien alles Gleichgewicht zu Ende und kein Sturm, sondern ein Erdbeben die Vesten aus den Fugen gehoben zu haben.

Nach dem Vorüberrollen der ersten Luftwoge folgt eine verhältnißmäßige Calme. Wir verließen unsere Stützpunkte und eilten, halb vom Sturme getragen, dem Wagen zu, beschließend, eilends die Rückkehr anzutreten, da jetzt offenbar unser Platz am Centralpunkte der Verwaltung war. Leichter

gesagt als gethan. Kaum hatten wir den Wagen erreicht, als der Sturm ihn auf's Neue packte und dröhnend und rüttelnd gegen die Maschine stieß, Beide kamen, gleichsam von unwiderstehlichem Strome fortgeschwemmt, in Bewegung, und es bedurfte der ganzen Geistesgegenwart des Führers und der guten Bremskraft der Maschine, um sie vor dem Sturm in der Gewalt zu behalten. Der Pfiff der Maschine war nur ein Ausblasen von Dampf, ungehört im Heulen und Donnern.

Gleich vor dem Bahnhofe gab es das erste Hinderniß der Fahrt.

Der Obertheil des massiven Wärterhauses mit Dach und Gebälk lag auf dem Geleise. Mühsam in den Sturmpausen räumten unsere wackeren Leute eine Gasse durch die Trümmer; dann sahen wir vor dem Sturme fahrend, weithin in den Dörfern die Dächer sich emporklappen und ihr Stroh und Schindeln und Balken, mit dem Getraide der reichen Feimen gemischt, die Luft erfüllen, wie gewichtlose Dinge — und die Fruchtbäume taumeln und fallen und von den Kirchthürmen die Ziegel davonstieben, wie Schaaren von Dohlen und Krähen, und Wagen umstürzen. Kalk- und Steinstaub fegte, wie ein flacher, breiter Strom, vom Sturm

an den Boden gedrückt, weithin, wo ein Gemäuer fiel.

Mühsam und knirschend, jenseitlich gegen die Schiene gepreßt, arbeitete sich unser Gefährt vorwärts; oft neigte sich der Wagen zitternd und dröhnend auf den Federn, aber die Räder verließen die Schiene nicht — doch jetzt wieder Halt! Wie wenn ein Kind mit dem Finger über die Tasten eines Pianos fährt, neigten sich nacheinander, so weit das Auge reichte, die Telegraphensäulen, und gleich darauf lagen und hingen die Leitungen zu tollen Wirrsalen geschlungen und verknotet, in denen der Sturm wie in verstimmten Aeolsharfensaiten alle Geister des Nebelklanges wachrief, weithin über Böschung und Bahn. Schwer waren diese Sprenkel zu durchhauen. Endlich wieder in Bewegung — wieder Halt! Hier eine große Masse in der Luft — mächtiger Krach und Aufschlag — das ganze Dach eines dreißig Schritt abseits stehenden Wärterhauses ist auf das Geleise geschleudert — wir fahren dicht hinan, steigen im Schutze der Fuhrwerke aus und suchen das Dach zu beseitigen — kaum gelingt es uns Allen, vereint dasselbe ein wenig auf einer Seite zu heben — da fegt der Sturm toller als je heran, wir verlieren das Gleichgewicht, aber auch

das Dach fliegt, von seinem Zerstörer wieder aufgehoben, weit davon und krachend zertrümmert hinaus in's Feld. Weiter! Dort hebt sich eben wieder der Deckel eines Hauses ab; abseits wirbelt das Gespärre, aber der wilde Räuber fährt durch eingedrückte Thüren und Fenster in die Bodenkammern der Armen und hinaus sprüht ihr Hab und Gut. Wäsche, Betten, Kleider wirbeln hoch hinan über das Feld in den Wald — wir sehen die Armen mit gesträubtem Haar und gerungenen Händen unter den Bäumen stehen, auf denen ihr schwer erspartes Heirathsgut flattert. Endlich sind wir im Forste. Nichts als Brausen, Krachen und Dröhnen der niederschlagenden Waldriesen weit und breit, und jetzt ein Sturmstoß, donnernd wie ein Kanonenschuß — und er hat getroffen! Vor unserem Auge, so weit es reicht, neigen sich die Bataillone der gewaltigen Stämme, schnellen empor, krachen, taumeln, neigen sich tiefer, die Erde spaltet sich zu ihren Füßen; gewaltige Massen Boden, Moos, Haidekraut, Ginster heben sich empor — knallend reißen die Wurzeln und schleudern schnellend Steine und Erdreich hoch auf, und dann neigt sich der Forst — weit und breit wie die Ernte vor dem Schnitter, und es ist ein Krachen, das über den

Sturm tönt; dann liegen die edlen Todten dicht übereinander geschichtet, so weit der Blick reicht — vorbei — mit Thränen in den Augen! Doch dort am Berghange, windwärts', reißt der Orkan eine fest in den Fels geklammerte Tanne herab, mit allem Gestein, an dem sie sich festhielt. Weithin prallen Schieferplatten und Felsstücke klirrend und rasselnd herab, als würde die ganze Felswand lebendig, die Tanne liegt auf dem Geleise — die Säge muß uns freie Fahrt schaffen. Bis zur nächsten hoch und frei gelegenen Station geht's vorwärts. Sie ist ein Bild toller Verwirrung, bedeckt mit Balken und Dachtrümmern, von einer wie eine Schachtel eingeknickten Remise, von den mächtigen Scheiten der Brennholzhaufen, die der Sturm auf Plätzen und Geleisen kollert, von Werg- und Wollenballen, mit denen er, durch das eingedrückte Thor der Remise ein-, durch das zertrümmerte Dach ausfahrend, wüthend Fangball spielt. Erderschütternde, dröhnende Schläge lenkten unsere Augen nach dem massiv und solid aufgeführten, mit starkbalkigem Dache konstruirten Güterschuppen der Station. Klug und geschickt hatte der Vorstand derselben, bei den ersten Sturmstößen, schwere Wagen unter das vorspringende Dach des Schuppens gerollt und um

diese und die Dachbalken Ketten geschlungen. Gleich nachdem ihm dieß unter Lebensgefahr für die kühnen Dachsteiger gelungen, hatte der Sturm einen seiner wildesten Stoßgesellen die Schultern unter das Dach stemmen lassen, und in allen Fugen krachend hob er es aus seinen Quadern — vom Mauerwerk losgerissen und gehoben — soweit es die Ketten zuließen. Wüthend gemacht, versuchte der Unhold immer auf's Neue, die Fesseln zu sprengen, und wir sahen ihn das Dach wohl ein Dutzendmal heben und ebenso oft auf seine Mauern zerschmetternd zurückfallen lassen, daß rechts und links der Staub des zerschlagenen Steines und Mörtels wie Pulverdampf hervorschoß.

Dann ruhigere Fahrt im Thalschutz. Nur droben auf dem Bergkamm zackte sich der Forst tief aus, wenn die hohen Stämme sich ringend neigten und dann jedesmal viele der herrlichsten sich nicht wieder emporrichteten. Ihr krachendes Brechen klang wie ununterbrochenes Schreien in das Heulen des Kampfes mit dem Sturm.

Und jetzt biegen wir, um die Berglehne herum, in das Flachland hinaus, in dem sich der industriereichste Theil der Residenz bis an die Höhe hinanstreckt. Zahlreiche Dampfschornsteine schneiden hier,

wie schwarze, häßliche Gedankenstriche, das Bild der lieblichen Gegend der schönen Stadt entzwei. Fabrik an Fabrik bedeckt die lachende Ebene.

Mit erneuerter, unerhörter Gewalt faßt uns hier der Sturm in der Flanke. Die ganze Gegend ist ein wildwirbelndes, jagendes, braunes Staubmeer, aus dem nur die Thürme und Schornsteine herausragen. Sollte denn dort zwischen dem rothen neuen und dem schwarzen Schornstein nicht die gewaltige Esse der Maschinenbauanstalt des T. stehen? Und dort fehlt offenbar die der berühmten Glasfabrik des reichen S.! Und da, bei Gott! sehen Sie, die gemauerte Esse der Mühle am Floßgraben biegt sich wie eine Peitsche — und jetzt — verschwunden im Staubmeere, neuen weißern Staub emporsendend, und wieder dort eine — und dort. Links der Bahn stand die stolzeste Esse der Stadt, einer gewaltigen Brennerei auf einem ehemaligen königlichen Vorwerke zugehörig, hundertundachtzig Fuß emporragend, ein solides und in seiner Art prächtiges Baustück. In eleganter Schweifung neigte sie sich jetzt vor dem Orkan. Kaum traute man den Augen, Mauerwerk so pappelartig gebogen zu sehen. Jetzt stürzt sie — nein, sie schnellt zurück, weit nach rückwärts — kommt zur Ruhe — neuer

Sturmstoß, noch tiefere Beugung — athemlose Spannung. Man zieht das Vieh aus den Ställen der Nachbarschaft, aus den Wirthschaftsgebäuden flüchten unter Ziegelregen die Bewohner, die Köpfe alle im Fliehen unter schützenden Kissen, Tischen, Brettern hervor nach dem kämpfenden hohen Bau richtend. Dieser verschwindet bald im Staube, bald erscheint er wieder — immer noch stehend, aber offenbar im Todeskampfe, denn der Sturm schwillt an und sein Gefüge bröckelt — Mauergesplitter und Mörtel rieselt aus allen Fugen. Und nun beginnt der mächtige gußeiserne Kopf des Baues im Kreise zu schwingen, immer weiter und weiter, da fährt ein Riß spiralförmig um den gewaltigen Mauerkörper — spaltet ihn — wie ein blauer Blitz im Zickzack das Licht durchscheinen lassend, zuckt er von oben nach unten — in drei Theile bricht die hohe Säule — ein Schrei, der selbst den Sturm übertönt, rings aus allen Kehlen — dann verschwinden die drei ungeheuren Walzen donnernd in einem wild aufschießenden, unermeßlichen Staubkrater, man hört das Krachen durchgeschlagener Dächer, das Nachstürzen von Mauern, und dann — zieht nur eine Staubwolke in die Ferne.

Im Augenblicke, wo wir die Einfahrt in die

Hauptstation und eine links davon gelegene große Cementfabrik passiren, klappt sich das Dach derselben federleicht empor, wie man den Deckel einer Tabaksdose spielend hebt, und wie ein Kartenhaus vor dem Hauch eines Kindes knicken die Wände des langgestreckten Gebäudekomplexes zusammen. Eine tausend Schritte lange Dampfwolke wirbelt empor, und als sie sich verzieht, ist die ausgedehnte Fabrik ein Trümmerhaufen, aus dem die Rumpfe der gestürzten Schornsteine hinausstarren, Bretter, Schindeln, Schiefer emporflattern. Mühsam und gefährdet, möglichst uns durch Mauer und Häuser deckend, über gestürzte Bäume in Alleen kletternd, von Dachschiefer und Ziegeln umschwirrt, gewinnen wir unsere Wohnungen — kollernd schütten sich die Trümmer des Schornsteines meines Hauses über das Dach herab zu meinen Füßen, als ich es betreten will. Aus dem Fenster des unter dem Winde gelegenen Studirzimmers richtete ich ein astronomisches Fernrohr nach dem Kopfe des überaus solid aufgeführten Schornsteines einer großen Papierfabrik in meiner Nähe, der zwar den Sturm überstand, aber im Augenblicke schwer mit ihm rang. Ich konnte am Vorüberschieben des Bildes der Backsteine von bekannter Größe am Kreuzfaden im Sehfelde meines

Fernrohres die Weite der Schwingungen des 120 Fuß hohen Baues messen; sie betrug bei sehr heftigen Stößen über zwei Fuß. Am andern Tag öffnete bei schwüler Luftstille der Himmel seine Schleusen, strömender Regen goß unablässig herab — und wir befuhren die Bahnen wieder, um unseren zahlreichen Obdachlosen möglichst schleunig Hülfe zu bringen. Die wackeren Wächter verließen ihre halbzerstörten Häuschen, durch welche wahre Bäche flossen, nicht — obgleich ihnen die kostenfreie Einmiethung in nahen Dörfern angeboten wurde — weil jetzt gerade so viel im Dienst zu thun sei.

Die

Seehöllenmaschine vor 230 Jahren.

Historisch.

Die Schweden hielten 1645 Wismar besetzt, das ihnen, kraft des westphälischen Friedensschlusses, drei Jahre später von den Dänen abgetreten werden mußte. Ihre Flotte lag wohl untergebracht im trefflichen Hafen, und die beiden Admirale derselben, Wrangel und Blume, von der dänisch gesinnten Bevölkerung bitter gehaßte Persönlichkeiten, bereiteten sich zur Rückkehr nach Stockholm vor. Die Schiffe, die sie dahin bringen sollten, „Lejon" (Löwe) und „Drake" (Drache), hatten die Anker gelichtet und Ruderboote ausgesetzt, um sich aus dem Hafen bugsiren zu lassen. Die Admirale wollten den Schiffen in ihren Staatsbarken folgen und sie erst beim Auslaufen in die offene See besteigen. Da nahte auf einer schnellen Jolle ein Mann von vertrauenerweckendem Ansehen zunächst dem Admiralschiffe Wrangel's, bat, dasselbe besteigen zu dürfen und händigte dem Steward des Admirals eine Kiste, wie er sagte, sehr kostbaren Inhaltes, im Auftrage

des Seehelden ein mit der Bestimmung, daß sie in seiner eigenen Kajüte, ja in seiner unmittelbaren Nähe, sorgsam untergebracht werde.

Anscheinend dann eilig nach der Stadt zurückkehrend, wiederholte er dasselbe Manöver auch am Bord des Drake, hier wie dort Wohlaufnahme und den Befehlen der Admirale Gehorsam findend.

Wrangel's guter Stern aber wollte, daß sein Steward ein neugieriger Herr war, der mit Ohr und Nase die wohlempfohlene Kiste untersuchte, um eine Idee von dem kostbaren Inhalte, den sein hoher Herr in seiner unmittelbaren Nähe haben wollte, zu bekommen.

Da hörte er denn ganz deutlich eine große Uhr ticken.

Kaum war der Held an Bord, so fragte ihn der bevorzugte Diener, wohin er die Kiste mit der großen Uhr gestellt zu sehen wünsche.

Wrangel, überrascht von dem Vorhandensein einer Uhr, von der er nichts wußte und vielleicht ein Geschenk von hoher Hand erwartend, ließ die Kiste öffnen. Da fand sich denn, daß sie in ihrer Mitte ein Uhrwerk enthielt, so konstruirt, daß es nach berechneter Zeit ein Flintenschloß der damals üblichen Form, bei der ein rasch umgeschnelltes

Stahlrad, sich an einem Feuersteine reibend, zahlreiche Funken sprühen machte, enthielt, umgeben von einer Pulvermenge, groß genug, das Schiff zu sprengen oder zu entzünden. — Das Attentat war offenbar. — Die Fahrt des Schiffes wurde eingestellt, die Admirale konferirten; am Bord des „Lejon“ fand sich derselbe Apparat, und die Admiralschiffe kehrten zu strenger Untersuchung der Unthat, beziehentlich Züchtigung Wismars, dahin zurück.

Schneller als man hoffen konnte, wurde durch einen Zufall der Thäter in Person eines gewissen Hans Krevet aus Barth bei Stralsund ermittelt, der zwar zunächst angab, von drei hochgestellten, aber ihm unbekannten Bürgern Lübecks mit Ueberbringung der Geschenke an die Admirale beauftragt worden zu sein, endlich aber gestand, auf Antrieb dänischer Agenten in Lübeck das Attentat versucht zu haben.

Er wurde am 5. Juli 1645 enthauptet.

Eine neue Monstreleistung der Eisenbahntechnik.

Wie bekannt, ist die Spurweite, mit der die meisten Eisenbahnen der Welt ausgeführt sind ($1{,}435$ Meter oder 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisches Maß) und die deßhalb die Normalspurweite genannt wird, nicht das Resultat technischer Erwägungen, sondern entstand durch den Zufall, daß die Räderdistanz der Karren, mit denen die Fuhrleute der englischen Grafschaft York, Westriding, die Kohlen aus dem Sheffielder Becken auf den Straßen verführten, gerade dieses Maß hatte. Als nun Benjamin Curr im Jahre 1776 die erste Schienenbahn zwischen seinen Kohlen- und Eisenwerken ausführte, ließ er diese Karren auf den Schienen, die angegossene Ränder hatten, laufen. Der Abstand zwischen diesen Schienenrändern mußte somit 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisches Maß betragen und wurde zum verbreitetsten aller Spurmaße.

Das gute Glück hat es gewollt, daß damit auch ungefähr diejenige Geleisweite getroffen worden

ist, welche die vortheilhafteste Anordnung und Ausnützung der dafür konstruirten Fuhrwerke, die beste Oekonomie des Eisenbahnbaues gestattet.

In mehreren der Länder, wo man ausgedehnte Versuche mit Bahnanlagen theils von größeren, theils von kleineren Spurweiten gemacht, ja dieselben vollständig adoptirt hatte, zu denen Rußland, Spanien, Holland, Irland, Norwegen, Schweden, Ostindien, Canada ꝛc. gehören, ist man daher schon hie und da damit beschäftigt, mit breiterer oder schmalerer Spur ausgeführte Bahnen in normalspurige umzugestalten, und dieß selbst da, wo nicht der Zusammenschluß mit Normalspurbahnen die Uebereinstimmung der Geleismaße wünschenswerth macht.

So ist man in diesem Augenblick im Begriffe, einige der schmalspurigen Bahnen in Schweden, die Seen und Kanäle verbinden, in solche mit breiter Spur zu verwandeln, und die große, ebenfalls mit engem Geleis ausgeführte Atlantic- und Great-Western-Bahn in Amerika hat die gleiche Metamorphose bereits begonnen. Das Großherzogthum Baden, dessen Staatsbahnen mit größerer Spurweite ausgeführt waren, hat die Umgestaltung seiner Geleise und Fuhrwerke, wie bekannt, längst bewirkt.

Mit einer fast nur dem Amerikaner in so hohem Maße eigenen, rücksichtslosen Energie sehen wir den Prozeß der Spurumänderung in Kanada sich vollziehen, dessen Hauptlinien meist mit einer größern als der normalen Spurweite, einer solchen von fünf Fuß englisches Maß, ausgeführt sind, und die Umgestaltung des Grand Trunk Railway daselbst, einer Strecke von 120 deutschen Meilen Länge, darf als eine überaus interessante Monstreleistung der Eisenbahntechnik bezeichnet werden.

Die Umgestaltung der Spur aus einer weiteren in eine engere ist mit verhältnißmäßig geringeren Schwierigkeiten verknüpft, wenn die Differenz dieser Weiten so bedeutend ist, daß sie gestattet, eine dritte Schiene in das Geleise zu legen, die mit der einen des Breitspurgeleises zusammen dann die schmälere Spur bildet. In dieser Weise ist der größte Theil der Bahnen von sieben Fuß Spurweite in England, sind die Great-Western-, Bristol-Gloster- und Exeter-Linie, die extravaganten, aber großartigen Schöpfungen des jüngern Brunnel, theils umgebaut worden, theils im Umbau begriffen. Mit ihnen werden die in ökonomischer Beziehung vielleicht unpraktischsten, gewiß aber pompösesten Bahnlinien der Welt aus dem Bereiche des Eisenbahnwesens verschwinden, be-

klagt von allen Denen, die einmal in den unvergleichlich komfortablen Wagen dieser Riesenbahnen, wie auf Luft gewiegt, mit zwölf deutschen Meilen Geschwindigkeit zwischen Bristol und London dahinflogen, und so die für den Passagier idealste, für den Geldbeutel der Aktionäre betrübendste Beförderungsform auf Eisenbahnen kennen lernten. Es war auf die erwähnte Weise möglich, nicht allein während des Umbaues großer Strecken dieser Bahnen dieselben mit breit- und normalspurigen Fuhrwerken wechselweise zu betreiben, sondern viele davon werden bis auf den heutigen Tag mit Betriebsmitteln beider Spurweiten in regelmäßigem Dienste befahren.

Gibt aber eine solche Umgestaltung dem Techniker, besonders durch die Komplikation der Geleise auf den Stationen, die Anordnung der Drehscheiben 2c. manches kopfzerbrechende Problem zu lösen, so wächst die Schwierigkeit in eminentem Maße, wenn es gilt, eine Spurweite umzugestalten, die nur um so wenig breiter als die normale ist, daß es sich unmöglich zeigt, eine dritte Schiene in das Geleise zu legen. Es war dieß zum Beispiel in Baden der Fall, wo die Aufgabe mit großem Geschicke durch Benützung von Doppelgeleisen und

Eintheilung der Bahn in Strecken, die nach und nach umgestaltet wurden, gelöst worden ist.

Besondere Mißhelligkeiten, Aufenthalte und sehr große Kosten erwachsen bei einem solchen Umbau aus der Nothwendigkeit, auch sämmtlichen Fuhrwerken eine geänderte Konstruktion zu geben.

Diese bedächtigere, langsame Form der Neugestaltung war dem canadischen „A head"-Geiste nicht kongenial. Die Ingenieure der gewaltigen Strecke, die von Sandwich am Eriesee aus, 120 deutsche Meilen weit, über Stratford und Toronto, an den Ufern des Ontariosees hin, nach Montreal führt und „Grand Trunk of Canada-Bahn" heißt, beschlossen, ihren Chef-Ingenieur, den wegen seiner kühnen Bauten bekannten Mr. E. P. Hannaford, an der Spitze, die Spur ihrer ganzen Linie an Einem Tage zu ändern und die Fuhrwerke der benachbarten Bahnen mit Normalspur sofort darüber zirkuliren zu lassen. Natürlich konnte dieser gewaltige Plan sich nur auf ein Hauptgeleise erstrecken.

Sorgsam wurden die Geleisekreuzungen und Ausweichungen, die auf den Stationen, welche das Geleise durchsetzte, zu ändern waren, vorbereitet und komplet zum Einschalten parat gelegt, so daß sie

fast momentan in die Geleise eingefügt werden konnten; eine Anzahl Drehscheiben wurde außer Dienst gesetzt und im Voraus mit normalspurigem Geleise versehen.

Sodann rekrutirte sich, mit großen Kosten und Mühen, Mr. Hannaford eine Armee von 1510 der vortrefflichsten Geleisevorarbeiter von den 1600 deutschen Meilen kanadischer Bahnen und vertheilte dieselben sorgsam, selbst die ganze Bahn zu Fuß begehend, je nach der größeren oder minderen Schwierigkeit der Geleisearbeit an den verschiedenen Punkten, über die ganze Linie, und gab ihnen ebenfalls auserwählte Arbeitskräfte zur Verfügung, so daß er, am Tage der großen Aktion, über circa 8000 Mann Kerntruppen von Eisenbahnarbeitern disponirte, die auf das Vollkommenste instruirt und geschickten und energischen Ingenieuren unterstellt waren, deren Mr. Hannaford auf je vier deutsche Meilen Bahnlänge immer einen postirt hatte. Auf je zwei Drittel deutsche Meilen der Bahnstrecke wurde ein elektrischer Telegraphen-Apparat aufgestellt, der mit dem Bureau des Chef-Ingenieurs zu Toronto korrespondirte. Es war nicht ohne Schwierigkeit, diese 180 Apparate zusammenzubringen und in geeigneter Weise bedienen zu lassen. Die Vorarbeiter hatten Weisung, so

wenig als nur immer möglich zu fragen und um jeden Preis das ihnen aufgegebene Pensum an Geleiseumgestaltung durchzuführen.

Die Aktion war für Freitag den 3. Oktober dieses Jahres angesetzt. Der Zug, der am Morgen dieses Tages die Ufer des Eriesees verließ, sollte der letzte sein, der auf breiter Spur die Linie passirte, und am 4. Oktober früh sollte, so war es der Wille Mr. Hannaford's, der erste Zug auf schmalspuriger Bahn von Montreal abgehen und die ganze Strecke durchlaufen.

Der erwähnte letzte Breitspurzug sollte ein Signal führen, nach dessen Passiren die Arbeiterkolonnen über die Geleise herzufallen hätten, im Voraus wohl ausgerüstet mit Allem, was ihre Arbeit beschleunigen konnte.

Der Plan Mr. Hannaford's hatte die öffentliche Aufmerksamkeit der nach jeder Gattung von „excitement" lüsternen Bevölkerung der blühenden Städte und aller Farmen an der großen Linie mächtig angeregt. Der 3. Oktober wurde zu einer Art Feiertag, Wetten wurden pro und contra des Gelingens des Hannaford'schen Planes gemacht, mächtige Massen Spirituosen und Bier hinter den Reihen der Arbeiter aufgefahren, das Publikum

sammelte sich auf allen Zugangspunkten der Bahn, und das Ganze nahm den Charakter eines festlichen Kampfes des gewaltigen Nationalgeistes gegen das scheinbar Unmögliche an.

Mit Hurrahs wurde der mit seinen Signalflaggen und Laternen heranbrausende letzte Breitspurzug begrüßt, mit Hurrahs die Arbeiter angefeuert, die sofort nach dessen Passiren mit Brecheisen, Nagelzangen, Hämmern und Spurschablonen sich auf die Geleise warfen.

Freitag 9 Uhr 30 Minuten Abends kam der letzte Breitspurzug in Montreal an. Bei Tagesanbruch des 4. Oktober erhielt der Chef-Ingenieur in Toronto die erste Meldung der Vollendung einer Strecke, der dann durchschnittlich alle 10—15 Minuten eine weitere folgte, so daß er um Mittag dieses Tages die Vollendung der Normalspur auf der ganzen Linie nach Montreal melden und den Abgang des ersten Schmalspurzuges anordnen konnte. Dieser, aus Fuhrwerken der St. Lorenzolinie gebildet, verließ Mittags um 2 Uhr Montreal und kam Morgens um 1½ Uhr am 5. Oktober am Eriesee an, überall von den versammelten Volksmassen mit Jubel begrüßt. In den nächsten zwölf Stunden passirten 392 Wagen die neue Spur.

So war die Abänderung der Spur eines Geleises auf einer Strecke, deren Länge der Distanz zwischen Wien und Berlin gleichkommt, in nicht ganz siebenundzwanzig Stunden durchgeführt, und dadurch ein neues Zeugniß für die unwiderstehliche, oft fast wild grandiose Thatkraft jenes „Strong Anglo-Saxon spirit" besiegelt, der in Alt-England die Schlacht von Marston-Moor schlug und die Metropolitanbahn baute, und in Amerika, neu verjüngt, nicht davor zurückscheute, die beiden größten Ozeane durch die längste Eisenbahn der Welt zu verbinden, den Niagarafall zu überbrücken, den Meeresarm von East River in New-York durch eine einzige Brückenspannung, weit mehr als halb so lang wie die Praterstraße in Wien, zu unterjochen, und dann keck daran ging, Reihen von vierstöckigen, massiven Häusern, ohne Störung ihrer Bewohner und ihres Gewerbetriebes, zu verschieben, um die Avenue nach dem Weltausstellungsplatze zu Philadelphia für 1876 freizumachen.

Der Ahne der Lokomotiverfindung.

Die großen Erfindungen sind Rasseprodukte. Starke Vorfahren haben, in längerer oder kürzerer Reihe, jeder aus seinem spezifischen Wesen heraus, die Elemente zu ihrem Entstehen bereitet, sie sammelnd und stärkend von Erben zum Erben übertragend, damit sie endlich der glückliche Vater, fertig an Geist, Gliedern und Rüstung, aus seinem Haupt entspringen lassen kann.

Wenn daher unbestreitbar Georg Stephenson der Vater der Lokomotive ist, so war gewiß Richard Trevethik ihr Ahne.

Was weiß jene „gebildete Welt", die erröthet, wenn sie nicht jeden gehörten Vers, jede musikalische Phrase gleich in das betreffende Heine'sche Gedicht, die zugehörige Chopin'sche Sonate einzufügen versteht, von diesem großen phantastischen Genie, ohne welches die geflügelte Maschine vielleicht erst nach unserer Zeit gezeugt worden wäre?

Er theilt das Schicksal der meisten von Jenen,

durch deren Genius die Menschheit sich bewegt, ihr materielles und geistiges Produkt austauscht und, über Raum und Zeit hinweg, in sich verkehrt.

Es gibt noch keinen Ruhm für den Techniker!

Aber darum ist es unsere Pflicht, jener „gebildeten Welt“ oft von Denen zu erzählen, deren Segnungen ohne Dank und so selbstverständlich hingenommen werden wie die Triebkraft des Windes, die Tragkraft des Wassers!

Cornwall ist ein ernstes, in den Ozean hinausragendes Land, von einer rauhen Gebirgskette durchsetzt, über deren kantige Gipfel und schroffe Thäler das Meer, von drei Himmelsgegenden her, unablässig seine Winde und Regenwolken jagt, dessen Ebenen nur spärlich das Gold der Aehrenfelder und das Silber der Blütenbäume zeigen.

Aber seit mehreren Jahrtausenden holt ein Geschlecht von keltischen Bewohnern, das seit den Tagen Cäsar's nur wenig seine Physiognomie geändert hat, aus diesem unwirthbaren Gebirg unermeßliche Schätze der, nächst dem Eisen, nützlichsten Metalle, Zinn und Kupfer, deren Fülle seiner Zeit hinreichte, Richard von Cornwall den römischen Kaisertitel zu erhandeln und der ganzen Inselgruppe Großbritanniens den Namen der Zinninseln gewann.

Der Kampf mit den Gewalten des Meeres an den langen, schroffen Ufern der Halbinsel, die schwere, gefahrvolle Arbeit in den Metallgruben, der Verkehr in rauhem Gebirg und Land, ziehen in den Männern Cornwall's ein knorriges, festes Geschlecht von innerlicher, starker Arbeit, von unablässigem, energischem Angriff wohlüberlegten Vorhabens, von eisernem Willen und kräftiger Faust.

Aber diesen realen, erzenen Naturen ist in sonderbarer Mischung ein phantastisches Element beigesellt.

Uralte druidische Traditionen, lebendig erhalten durch die wunderlich riesigen Steingebilde zahlreicher Stonehenges und Dolmen, verbunden mit der Einwirkung des gespenstischen Wirkens in der gestaltenreichen Welt der Seenebel und Sturmwolken, des Gnomenmärchengetriebes in der unheimlichen Tiefe der Erzgruben, gesellten der derben Natur des „Cornishman" ein vages Wähnen und dunklen Impulsen Nachgeben, das sein ernstes und tüchtiges Wirken oft, in folgeloser Weise, von abenteuernden Ideen und Handlungen kreuzen ließ.

Inmitten der Gegend, welche die zahlreichsten Typen des echten „Cornishman" mit dem kraftvollen Kopf und dem phantastischen Herzen aufzu-

weisen hat, wurde Richard Trevethik am 13. April 1771 in einem Dorfe des Kirchspiels von Illogan, einige Meilen westwärts von Redruth, angesichts des unendlichen Meeres, am Fuß einer der schroffsten Felshöhen des düsteren kornischen Erzgebirges geboren, die einst ein Hauptschauplatz druidischen Wirkens gewesen war.

Sein ganzes Leben reflektirte die Szenerie des Orts, wo es entstand. Denn der Knabe hatte Muße, sie auf sich wirken zu lassen.

Sein Vater war Zahlmeister bei den vereinigten Zinn- und Kupferminen zwischen Chaceworth und Camborne und, obwohl in auskömmlichen Verhältnissen, wenig geneigt, sich die kurzen Zeiten, die er daheim zubringen konnte, durch die Knabenerziehung unbehaglich zu machen.

Nun standen auf dem Hügel von Castle-Carn-Brea, an dessen Fuße Richard's Heimat lag, zwei riesige Dampfmaschinen, welche die hochberühmte Fabrik von Watt & Boulton dorthin geliefert hatte und die das Wasser aus tiefen Kupferminen pumpten; und dem Knaben gab es nichts Lieberes, als unter den mächtigen auf- und abschwingenden Balanciers derselben zu stehen und durch die wirbelnden Schwungräder hindurch auf die blaue See

hinaus zu sehen. Bald wurde seine Aufmerksamkeit für das Leben der gewaltigen Apparate rege und steigerte sich schnell im unwiderstehlichen Drange bis zur Leidenschaftlichkeit. Er verließ dieselben kaum mehr, lernte die leitenden Ideen ihrer Konstruktion verstehen, beobachtete ihre Handhabung mit solcher Liebe und Hingebung, daß der alte Werkmeister der Watt'schen Fabrik, der die Maschine in der Gegend aufgestellt hatte, bald mit Verwunderung den Eifer und das Verständniß wahrnahm, mit dem der wohlhabende Bergwerkskassierssohn bei der mühsamen Handhabung und wenig verlockenden Pflege der mächtigen Vorrichtungen dilettirte.

Er sagte daher nicht „nein", als der Heranwachsende ihn bat, bei ihm in die Lehre treten zu dürfen — und Niemand war froher als Trevethik's Vater, seinen Sohn so mühelos nach Neigung in eine aussichtgewährende Laufbahn gebracht zu sehen.

Nun war aber der Werkmeister Murdock, der alte Gehilfe und Genosse James Watt's, ein verdrossener und strenger alter Mann, dabei aber ein Stück von einem mechanischen Genie, der, unter anderen guten Gedanken, auch den zu einem Dampfwagen gefaßt und ihn sogar in einem kleinen Modell verkörpert hatte, welches er zuweilen, wenn

er guter Laune war, vor Freunden und seinem Zöglinge spielen ließ.

Bei diesem Modelle hatte Murdock weit höher gespannten Dampf in Anwendung gebracht, als nach des Großmeisters Watt Grundsätzen zulässig war, der bekanntlich den Dampf hauptsächlich, ja fast ausschließlich, als Mittel verwendete, um luftverdünnten Raum zu erzeugen und durch die Differenz des Drucks in diesem und in dem Kessel seine bewunderungswürdigen Maschinen in Bewegung setzte.

Es fehlte also weiter nichts, als die Ausführung dieses Modells in wirkliche Arbeitsdimensionen, und Murdock hätte seinem Zögling eines der unverwelklichsten Blätter aus dessen später so schwer errungenen Kranze vorweg genommen. Richard Trevethik aber war ein mit Hand und Kopf eisern fleißiger Schüler, dem Wissen und Können des Fachs wie durch Divination beigingen, dessen Talent den Unterweisungen seines alten Meisters weit vorauseilte.

James Watt's großes Genie hatte die sinkende Prosperität von Cornwall gerettet. Ueberall schütteten die von Watt & Boulton errichteten Pumpmaschinen in Katarakten die Wasser, welche die

tiefsten Gruben mit den reichsten Kupfer- und Zinnadern ersäuft hatten, in den Tamar, Fowey und Tal, überall schlugen auf den Höhen Watt's „Iron devils“ oder „Black angels“, wie der dankbare Witz der neubeschäftigten Grubenleute die Maschinen nannte, ihre Balancierflügel, und immer neue solcher „eiserner Rettungsengel“ langten an.

Es begann an Aufstellern und Handhabern für die kostbaren Apparate zu mangeln. Da übertrug der alte Murdock dem einundzwanzigjährigen Trevethik die schwierige Montirung der bedeutsamsten Anlage. Die Eigenthümer murrten laut über den unreifen Ingenieur; Robert's eigener Vater drang in Murdock, die Bestallung reiflicher zu überlegen — umsonst — der Alte wußte immer, was er wollte — und wenige Monate darauf gehörten die von Robert aufgestellten Maschinen zu den bestmontirten und am ökonomischsten arbeitenden in Cornwall.

Daß Watt's Maschinen den Bergbau Cornwall's gerettet hatten, wurde, wie die meisten Dankesverpflichtungen, bald und gern von den übermüthig werdenden Grubenbesitzern vergessen — und nur die fortlaufende Zahlung der hohen Patentgebühr an die Firma „Watt & Boulton“ blieb peinlich

fühlbar. Des jungen Trevethik Talent trat leidenschaftlich in die Reaktion gegen den Druck dieser Patentrechte ein, nicht ahnend, wie durch solches Beginnen dereinst seine eigenen Ernten geschmälert und vernichtet werden sollten; und bald hatte der junge Ingenieur mit zwei Berufsgenossen, Hornblower und Ball im Verein, gut wirkende Maschinen zu Stande gebracht, deren Konstruktion die Benutzer von der Zahlung der Patentgebühr an des unsterblichen Watt Erben zu befreien schien und von den Grubenbesitzern mit Freuden acceptirt wurde.

Aber man rechnete dabei ohne den Respekt, den der englische Richter vor dem edlen Erwerb der geistigen Arbeit, vor dem Recht an materiellen Lohn hegt, welches die gemeinnützige Idee und die That des Genies verleiht.

Sämmtliche Konstruktionen wurden, auf Klage jener Erben, als Raub an Watt's Patentrechten erklärt!

Erst nach dem Jahre 1800, wo diese erloschen, konnten sie weiter durchgebildet werden und entwickelten sich zu jenen bewunderungswürdigen Apparaten, welche die Mechanik als „Cornwallmaschinen“ kennt, und die, mit riesigen Dimensionen, die

größte Subtilität der wirksamen Organe vereinen, so die höchste Leistung des Brennstoffes für die Wasserhebung erzielend, welche die Wissenschaft aufzuweisen hat, indem sie für die Leistung einer Pferdekraft während einer Stunde wenig mehr als ein Pfund Kohle beanspruchen.

Wir finden 1801 Trevethik als Compagnon seines Vetters Andrew Vivian wieder, der in Camborne, mitten im Grubendistrikt von Cornwall, eine Maschinenfabrik besitzt, emsig mit Durchbildung der ersten jener Ideen beschäftigt, die ihn zum „Vorfahren der Lokomotiverfindung" machten.

Weder Watt noch seine Nachfolger hatten, wie erwähnt, es gewagt, Dampf von einer den Druck der Atmosphäre um das Mehrfache übersteigenden Spannung, sogenannten „Hochdruckdampf", in praktische Verwendung zu nehmen, obwohl bereits lange vorher Papin, Cugnot und Andere, theils theoretisch, theils durch entnommene Patente, theils endlich durch Modelle oder durch (mißrathene) Ausführungen auf die Vortheile derselben hingewiesen hatten.

Die Form der Kessel Watt's verbot in der That die Erzeugung hoch gespannter Dämpfe.

Trevethik gab daher seinen Kesseln die Form,

welche die größte Widerstandsfähigkeit gegen innern Druck gewährte, die cylindrische,*) und brachte das Feuer innerhalb des Kessels in einer weiten, denselben durchsetzenden Röhre an, so daß er wenig an Wärme verlor und den Druck des Dampfes ohne Gefahr auf den doppelten und dreifachen der Atmosphäre steigern durfte.

Diesen hochgespannten Dampf ließ er aus dem Kessel in die Cylinder seiner Maschine nur während eines verhältnißmäßig kleinen Theils des Kolbenlaufs eintreten und dann den weiteren Kohlenschub durch die Expansivkraft des im Cylinder abgeschlossenen Dampfes bewirken, dem er gestattete, sich bis auf den Druck der Atmosphäre auszudehnen.

Er führte so den cylindrischen Kessel, die innere Feuerung, den Hochdruckdampf und dessen Expansion zu weiterer Arbeitsleistung in das praktische Leben ein; sämmtlich Lebens- und Existenzelemente der heutigen Lokomotiv-Konstruktion.

Die Wirkung der neuen Konstruktions-Prinzipien auf die Oekonomie der Bergwerksmaschinen war so

*) Von Ewans in Amerika bereits zwei Jahre früher vorübergehend angewandt, ohne daß dieß Trevethik bekannt geworden wäre. D. Verf.

groß, daß deren Eigenthümer ihm, in Anerkennung seiner Verdienste, freiwillig ein bedeutendes Ehrengeschenk in Geld überreichen ließen. Dieß setzte ihn in Stand, die Ideen zur Ausführung zu bringen, welche seit dem Augenblicke, wo er Murdock's Lokomotivmodell hatte spielen sehen, unablässig von ihm, reifend, im Sinne getragen worden waren. Sein Dampfwagen, für die Fahrt auf gewöhnlicher Straße bestimmt, denn Eisenbahnen wurden damals für den öffentlichen Verkehr noch nicht in Rechnung gezogen, bestand aus einer sechs Personen fassenden Kutsche, unter welcher der runde Kessel mit innerer Feuerung und der Cylinder sich befanden. Der Cylinder griff auf die Kurbel einer losen Achse mit Schwungrad, und die Dampfkraft wurde durch Zahngetriebe auf das Treibrad des Wagens übertragen. Es fehlte dem Apparate die Druckpumpe zum Speisen des Kessels und ein Wasser- und Brennstoffreservoire nicht, während zwei von der Maschine getriebene Blasebälge das Feuer anfachen sollten. Das bedeutendste Moment an dieser primitiven und doch so talentvoll konstruirten Maschine aber war, daß sie den Dampf, der in ihrem Cylinder gewirkt hatte, in den engen Schornstein ausblies.

Mit diesem Arrangement lieferte Richard Trevethik, allerdings unbewußterweise, denn er bezweckte damit nur, den Dampf und sein Geräusch aus dem Bereiche des Straßenverkehrs zu entfernen, seinen fünften Beitrag zur Vorerfindung der Lokomotivmaschine.

Es ist bekannt, daß die für die Leistungsfähigkeit unserer heutigen Lokomotive erforderliche enorme Lebhaftigkeit der Verbrennung des Heizmaterials auf ihrem Roste nur dadurch erzielt wird, daß der Dampf, der in den Cylindern seine Schuldigkeit gethan hat, sich mit außerordentlicher Geschwindigkeit aufwärts in den Schornstein entlädt, die in demselben befindliche Luft vor sich hertreibt und mit sich oben hinausschleudert. Diese Luft kann sich auf keinem andern Wege als durch den Rost und das Brennmaterial, das auf ihm ruht, hindurch ersetzen, und so entsteht eine gewaltige Anfachung des Feuers, deren Energie fast genau mit der Leistung der Maschine selbst wächst.

Obgleich nun Trevethik offenbar auf diese Wirkung des ausblasenden Dampfes nicht gerechnet, sondern für das Anfachen des Feuers zwei Blasebälge an seinem Dampfwagen angebracht hatte, so wurde dieselbe doch, schon bei den ersten Proben des

Apparats, sowohl von ihm als seinem Freunde David Gilbert (der darüber seiner Zeit an das Philosophical Journal berichtete), an dem bei jedem Dampfausstoß erfolgenden hellen Aufleuchten des Feuers bemerkt, ohne daß indeß von der Wahrnehmung praktischer Gebrauch gemacht worden wäre.

Trevethik's Maschine wurde in seiner Werkstatt zu Camborne vollendet und im Jahre 1803 durchfuhr er damit, sie selbst manipulirend, die Straßen des Orts, das staunende Publikum auffordernd: „aufzuspringen", so daß der Wagen bald voll muthiger Fahrgäste hing.

Leider dauerte die originelle und „lustige" Fahrt nicht lange, denn die dampferzeugende Kraft des Kessels war für den Zweck weitaus zu gering, so daß der Wagen sich nur in Pausen, während deren wieder Dampfspannung gesammelt wurde, bewegen konnte.

Nichtsdestoweniger erschien das Experiment den Besitzern des Apparates, Trevethik und Vivian, nachdem noch einige Verbesserungen der Konstruktion durchgeführt worden waren, gelungen genug, um dasselbe, behufs seines Bekanntwerdens und seiner Verwerthung, den Augen der Hauptstadt vorzuführen.

Unter dem stolzen Jubel der von allen Seiten zuströmenden „Cornwallmänner" und Frauen, die aus ihren ernsten Bergthälern ein Wunder in die Welt hinausgehen und ihren Landsmann schon mit Ruhm und Reichthümern beladen sahen, führte Trevethik seine Maschine selbst von Camborne nach Plymouth, volle neunzig englische Meilen weit. Eine anerkennenswerthe Leistung derselben, wenn man den damaligen Zustand der Straßen in Cornwall in Betracht zieht.

Von Plymouth aus wurde sie zur See nach London gebracht.

Hier verfehlte sie nicht, „als die größte Neuigkeit in der Dampfanwendung", schon nach den ersten auf dem Vorplatze des Bethlehem-Hospital und einem Cricketplatze ausgeführten Fahrten, die sich auch durch Straßen wie New-Road, Georgs Inn Lane 2c. bis Long Acre erstreckten, die öffentliche Aufmerksamkeit auf das Lebhafteste, ja Sensation in der ganzen Stadt zu erregen. Männer von höchstem wissenschaftlichen Range, wie Humphry Davy, Joseph Banks 2c. besichtigen sie nicht allein, sondern verschmähten es nicht, ihre Leitung eigenhändig zu versuchen und das Gelingen des Versuchs mit lautem Lobe der Erfindung zu lohnen.

Der Zudrang des Publikums wurde so groß, daß Trevethik es als eine rentable Spekulation erkannte, eine weite Fläche mit einer Plankenwand zu umziehen und seine Maschine dort für Geld zu zeigen. Es ist bemerkenswerth, daß er dieselbe hier nicht auf einer Straße, sondern auf einer, in großer Ellipse gelegten Spurbahn damaliger Konstruktion, die das Befahren mit Straßenfuhrwerk gestattete, zirkuliren ließ, und daß ein bedeutsamer Zufall es wollte, daß der Grund, auf der diese erste (1803) mit Dampf befahrene Spurbahn lag, derselbe war, von dem jetzt die bedeutendste Eisenbahn der Welt ausgeht, nämlich der der Euston-Station der London- und North-Western-Bahn.

Der Zulauf war groß, das Geschäft gut, das Interesse an der Erfindung wuchs bei den Kapitalisten, die Ausbeutung derselben stand in nächster Aussicht und Trevethik war vielleicht im Begriff, ein Vierteljahrhundert früher George Stephenson's Rolle in der Kulturgeschichte zu spielen — als ihn plötzlich, nach einem unbedeutenden Verdrusse mit den Grundeigenthümern, eine der Unbegreiflichkeiten und Phantasmen des cornischen Charakters, an denen, wie an tückischen Klippen, jederzeit sein Leben mitten in seiner stolzesten Fahrt scheiterte, in das Genick

schlug, er seine Plankenwand zusperrte, die Maschine an einen Messerschmied, die Kutsche an einen Wagenfabrikanten schnell verkaufte und, ohne Abschied von London, nach Camborne in seine Werkstatt zurückkehrte.

Aber die Lokomotivmaschine war Trevethik's Alraunwurzel! Je öfter, je weiter er sie von sich schleuderte, um so sicherer fand er sie in seinem Geiste wieder.

Im Kohlen- und Eisendistrikte von Süd-Wales befanden sich 1803 schon mehrere Schienenbahnen, unter denen die von den Eisenwerken Merthyr Tydvil nach dem großen Stapelplatze Cardiff an der Ostgrenze von Glamorgan herablaufende die längste und weitaus verkehrsreichste war. Trevethik kam nach einem der größten der an dieser Linie gelegenen Eisenwerke, Penydarran, um eine Betriebsdampfmaschine für deren Schmieden zu errichten. Nun war aber Samuel Homfray, der Besitzer desselben, ein gemüthlicher Herr, der es liebte, Abends bei der Bowle Toddy, Zeiten und Werke mit seinem geistvoll fabulirenden Ingenieur zu besprechen, so daß dieser einst, bei Homfray's Klage über einen theuren Pferdekauf, wetten konnte: er wolle mit Dampfkraft allein das Eisen des Werkes über die

neun Meilen Tramway bis nach Merthyr Tydvil schaffen.

Das Produkt dieser Wette war die erste Lokomotivmaschine, die ausdrücklich zum Betrieb auf einem Tramway gebaut worden ist. Sie wurde in den Werkstätten von Penydarran ausgeführt und 1804 vollendet. Ihre Konstruktion enthielt von Hauptelementen des jetzigen Lokomotivsystems den Hochdruckdampf, den runden Kessel, die innere Feuerung, das rückkehrende Feuerrohr zur weiteren Ausnutzung der Wärme (das sich später in das Vielrohrsystem verwandelte), das Ausblasen des Dampfes in den Schornstein und, als bedeutsame Neuerung gegen die Straßenlokomotive von 1801, die Kuppelung sämmtlicher vier Räder der Maschine zu solidarischer, von der Maschine direkt abhängiger Thätigkeit. Diese Kuppelung war hier durch Zahnräder bewirkt.

Die weitaus bemerkenswertheste Thatsache bei der Anordnung dieser Lokomotive war, daß ihre Räder eine glatte Oberfläche zeigten, wie die der heutigen Lokomotiven. Trevethik war daher offenbar der Ansicht, daß die bloße Adhäsion glatter Räder auf glatter Bahn für die Ausnutzung der Lokomotive als Zugmechanismus ausreiche. Die

darauf folgende Indienstnahme der Maschine wies die Richtigkeit dieser Anschauung nach, indem sie ihr vielfaches Eigengewicht an Eisenladung, Wagen, Brennstoff und Wasser bewegte, ohne daß die Räder geglitten wären.

Ein überaus sonderbarer, psychologischer Prozeß in der Entwicklung der Lokomotiv-Konstruktion ließ die hier erkannte und praktisch nachgewiesene Thatsache des Genügens der Adhäsion zwischen glatten Rädern und Schienen für die meisten Zwecke der Eisenbahnlokomotive, total in Vergessenheit kommen und die Konstrukteure ein halbes Menschenalter hindurch sich mit Bestrebungen abmühen, die auf Herstellung künstlicher Haftung der Treibräder an der Treibschiene abzielten, so Talente und Mittel in gänzlich unfruchtbarer Richtung vergeudend.

Trevethik's Lokomotivmaschine von 1804 war an sich und als solche ein vollständiger Succeß, denn sie bewegte die genannte Last mit einer stetigen Geschwindigkeit von fünf englischen Meilen in der Stunde.

Aber die Bahn, auf der sie fuhr, zeigte sich ihrer Last von fünf Tons nicht gewachsen. Die Schienen derselben, für den Betrieb der Bahn mit Straßenwagen bestimmt, bestanden aus flachen Plat-

ten von rohestem Gußeisen mit einem Außenrande (die Räder der Lokomotive selber hatten keine Spurkränze), deren Tragkraft eine außerordentlich geringe war. Sie brachen in großer Zahl unter der Lokomotive, und da die Bahneigenthümer die Vortheile des Lokomotivbetriebes den ihnen hieraus erwachsenden Verlusten für nicht gleichwerthig hielten und die Bahn keineswegs um der zweifelhaften Dampflokomotive willen zu verstärken gedachten, wurde die Maschine außer Dienst gesetzt und zum Betrieb einer Werkstatt benutzt.

Trevethik aber, auf dessen überreich schaffendes, fast wucherndes Erfindertalent das Patentbureau zu London eine Anziehungskraft übte, wie der Magnetberg auf die Nadel, finden wir bald darauf mit den 1000 Guineen des Ertrages seiner gewonnenen Wette in der Tasche in London wieder, bei verschiedenen Unternehmungen betheiligt, jede derselben mit genialen Ideen beschenkend, bald zu deren Heil, bald zu ihrem Schaden.

Unter den von ihm bis zum Jahre 1807 entnommenen Patenten finden sich die Grundgedanken zu einer Reihe von Erscheinungen in der gesammten Technik, die seitdem epochemachend in deren verschiedensten Branchen geworden sind, ohne daß es

dem phantastisch unruhigen Naturell Trevethik's gelungen wäre, einem derselben Leben und Körper zu verleihen.

Wir entdecken unter diesen zahlreichen Patenten solche auf Dampfkrähne zum Be- und Entladen der Schiffe, Schwimmdocks, Herstellung der Schiffskörper und des Mastwerkes aus Eisenblech, auf Schaufelräder zum Treiben der Schiffe, auf ein Dampfreaktionsrad, eine Wassersäulenmaschine und endlich auch auf die Schiffsschraube, fast genau in derselben Form, in der sie später Ressel projektirte und in welcher sie jetzt immer ausschließlicher Triebapparat der Dampfschiffe wird.

Diese Ideen alle versanken damals in der Papierflut des „Patent Office", als redende Beispiele dafür, daß ohne die zähe, in's Leben führende Kraft des Erfinders, die Funken seines Genius fast immer, ohne geleuchtet und erwärmt zu haben, verlöschen.

Beide Eigenschaften in einem Menschen vereint sind selten, machen ihn aber dann zum Apostel und Propheten.

Der phantastische, mit gnomenhafter Vorliebe unterirdischem Wirken zugeneigte cornische Geist ließ Trevethik 1807 mit Enthusiasmus an die Spitze einer Unternehmung treten, dem weder seine tech-

nische Richtung kongruent, noch überhaupt die Ingenieurkunst der Zeit gewachsen war.

Es war dieß die Ausführung eines Themsetunnels, die erst, fast ein Vierteljahrhundert später, Isambart Brunel zu glorreichem Ende brachte.

Die mit dem Wachsen von London steigende Nothwendigkeit einer Verbindung der beiden Themseufer im Bereiche der Seeschifffahrt, wo die Herstellung einer Brücke sich verbot, hatte schon 1798 Ralph Dodd veranlaßt, einen Tunnel unter der Themse zwischen Gravesend und Tilbury zu projektiren. Der Plan wurde 1802 von Vazin wieder aufgenommen, der die Trace des Tunnels zwischen Rotherhithe und Limehouse legte. Die Arbeiten einer zur Ausführung der Ideen gebildeten Gesellschaft wurden bis 1807 mit verschiedenen Unfällen und Unterbrechungen fortgesetzt, wo Trevethik die Leitung derselben übernahm und die Methode der Ausführung wesentlich verbesserte. Nichtsdestoweniger brach das Wasser mehrfach in den Tunnel und zwar nach fünfmonatlicher Arbeit, als derselbe bereits 1000 Yard weit unter den Fluß reichte, mit solcher Gewalt und mit so vollständiger Zerstörung des bereits Ausgeführten, daß an Wiederaufnahme der Arbeit nicht gedacht werden konnte. Trevethik

verlor so das, ihm im Fall des Gelingens der Ausführung in Aussicht gestellte Honorar von 1000 Pfund Sterling, und erhielt nur 100 Guineen als Vergütung für seine bis dahin aufgewendeten Mühen.

Nach Camborne zurückgekehrt, nahm die Einführung der schon um Mitte des vorigen Jahrhunderts in Sachsen und im Harz verwendeten Wassersäulenmaschine die Thätigkeit Trevethik's in Anspruch, ganz vornehmlich aber beschäftigte sich sein erfinderisches Genie damit, das Raum- und Gewichtserforderniß der Dampfmaschine auf ein Minimum zu reduziren, die Intensität ihrer Wirkung dabei aber auf das Aeußerste zu steigern.

Die Resultate dieser Bestrebungen waren zunächst die Kombination der Verwendung des Hochdruckdampfes mit dessen bis auf's Maximum getriebener Expansion und schließlicher Kondensation, durch welche er die ökonomischen Vortheile seiner bisherigen Hochdrucks-Konstruktionen mit denen des Watt'schen Niederdrucksprinzips vereinigte und zuerst die Anordnung der Dampfmaschine traf, die in ihrer Entwicklung zur „Cornwall-Maschine" die Bewunderung der technischen Welt wurde — und zweitens die Verwendung des „vielröhrigen" Kessels zur Steigerung der Verdampfungskraft bei Reduk-

tion des Raumes und Gewichtes des Dampfgenerators.

Letztere Erfindung, die in einer anderen als der Trevethik'schen Form*) so bedeutungsvoll für die Entwicklung der Lokomotivmaschine werden sollte, führte ihn zur Herstellung einiger, im Verhältniß zu ihrer Leistungsfähigkeit, ganz besonders leichter, kompakter Maschinen — und dieß zur verhängnißvollsten und dramatischsten Episode seines bewegten Lebens.

Die Silber- und Goldadern flossen im Jahre 1812 überreich in den Minen von Peru und hätten ihre Eigenthümer mit Schätzen überschüttet, wenn die Wasserzuflüsse zu den in den Anden gelegenen Gruben, bei Zunahme der Tiefe derselben, nicht für die Bewältigung durch die autochthonen Pumpmethoden weitaus zu stark geworden wären, so daß die Weiterausbeutung der besten Gruben entweder unrentabel wurde, oder dieselben ganz ersoffen.

Die Aufstellung von Dampfmaschinen gewöhnlicher Konstruktion an den Gruben verbot sich aber durch den Umstand, daß der Transport von Ma-

*) Trevethik's Röhrenkessel enthielt das Wasser in den Röhren, während es dieselben in den heute gebräuchlichen Lokomotivkesseln außen umgibt. D. Verf.

schinentheilen, deren Gewicht die Tragfähigkeit von Lastthieren oder Trägern überstieg, in die unwegsamen Andengegenden, wo sich die Minen befanden, unmöglich war. Charles Urvillé, ein Schweizer, Hauptinteressent an den peruanischen Minen, war nach England gekommen, um dort in dieser Noth mechanische Hilfe zu suchen, stand aber eben im Begriff, unverrichteter Sache nach Lima zurückzukehren, als er, im Ausstellungsfenster eines Maschinenhändlers auf Fitzroy Square in London, eine kleine, kompakte Trevethik'sche Hochdruckmaschine erblickte. Sofort fiel ihm die Zerlegbarkeit derselben in viele Theile von verhältnißmäßig geringem Gewicht auf. Er kaufte die Maschine und kehrte damit nach Peru zurück.

Transport und Aufstellung des Apparates gelangen über Erwarten, und die Leistungsfähigkeit desselben bewährte sich so gut, daß sie in wenig Wochen eine der schönsten und reichsten aber total ersoffenen Gruben wieder abbaufähig machte.

Der exaltirte spanische Charakter umgab sofort den kleinen, schwarzen Apparat mit der Aureole eines Wunderwerkes und seinen Erfinder mit der eines landesrettenden Messias.

Leider wußte man von demselben weiter nichts als den Namen.

Urvillé wurde mit Bewilligung des Vizekönigs nach Europa gesandt, um den eminenten Mann auszuspüren und mehrere der segenbringenden Maschinen bei ihm zu bestellen.

Der Zufall, der in Trevethik's Leben immer eine so große Rolle gespielt hat, erleichterte dem Abgesandten seine Bestrebungen, indem er ihn auf dem Schiffe mit einem Verwandten des Gesuchten, Mr. Teague, zusammenführte, so daß der Bestellungsvertrag auf eine Anzahl Maschinen, wenige Tage nach Ankunft des Schiffes in England, bereits geschlossen werden konnte.

Neun von diesen Maschinen wurden am 1. September 1814 in Plymouth für Lima verladen und von Urvillé und drei Cornwall-Ingenieuren dahin geleitet. Die Sehnsucht, mit der die hülfebringenden Vorrichtungen erwartet wurden, war so groß in Peru, daß der Gouverneur das Schiff, welches sie brachte, beim Einlaufen in den Hafen mit Kanonenschüssen von der Zitadelle begrüßen ließ und der Tag dieses Vorganges zu einem Volksfeste wurde. Die Schwierigkeiten des Transports und die Aufstellung dieser größeren Maschinen zeigten sich indeß

so bedeutend, daß erst 22 Monate später die erste derselben auf der der Krone gehörigen Mine „Santa Rosa“ in der Provinz Yanricocha in Gang gesetzt werden konnte und die öffentliche Stimme laut nach Trevethik selbst rief, von dessen persönlicher Gegenwart und Hülfe man sich Mirakel versprach.

Der abenteuernde edle Erfinder schiffte sich daher, unter Bedingungen nach Peru berufen, die ihm, nach seinem eigenen Ausdruck, „unbegrenzte Reichthümer“ versprachen, im Oktober 1816 nach Lima ein, mehrere Dampfmaschinen und eine vollständige, von ihm konstruirte mechanische Prägeeinrichtung für die Münze Peru's mit sich führend.

Nichts glich dem Jubel, mit dem er, im Februar 1817 dort anlangend, begrüßt wurde.

Mit königlichen Ehren wurde sein Schiff salutirt; der Vizekönig empfing ihn wie einen Fürsten, die Stadt mit Blumen- und Flaggenschmuck, die Bevölkerung wie einen Heil- und Segenbringer.

Die Grubeneigenthümer beschlossen, in spanischer Ueberschwenglichkeit, seine Statue von Silber zu errichten, und die ihm zugewiesenen Gewinnantheile schienen ihm ein Einkommen von 100,000 Pfund Sterling jährlich zu sichern. Trevethik stand, mit der Aussicht auf Reichthum und Ehren aller

Art, auf dem Höhepunkt der Sonnenseite seines Lebens!

Aber im Augenblicke, wo Henry Boaze in der Geologischen Gesellschaft zu Plymouth den Bericht vom Glanz ihres Landsmanns vor den stolz aufhorchenden „Cornishmen“ verlas, setzte sich das Geschick, welches Trevethik's ganze Herrlichkeit zerstören sollte, in der Gestalt des Lord Cochrane in Bewegung. Dieser Seeheld schiffte sich nach Südamerika ein, um das Kommando der Flotte zu übernehmen, die Chili zur Vertreibung der Spanier aus Peru ausrüstete, hißte seine Flagge in den letzten Tagen des Jahres auf dem chilenischen Admiralschiff auf und griff die spanische Flotte im Hafen von Callao an.

Allgemeiner Aufruhr, allseitige Verwirrung war die Folge. Die sogenannte Patriotenpartei schlug sich zu den Chilenen unter Cochrane's Befehl, dem auch Trevethik landsmannschaftliche Sympathien entgegenbrachte und sogar eine Festungsgeschützlaffette für ihn konstruirte. Die Partei hielt auch Trevethik als eine Art Schutz gegen Extravaganzen der Cochrane'schen Macht fest, so daß die königlich spanischen Truppen, als sie für einige Zeit die Bergwerksdistrikte besetzten, nicht allein in barbari-

schem Fanatismus seine Maschinen zerstörten, sondern auch auf ihn, als einen Verräther an seinen Verpflichtungen gegen die spanische Herrschaft, fahndeten.

Bei der Grausamkeit, mit der der Krieg geführt wurde, konnte Trevethik keinen Augenblick darüber im Zweifel sein, welches entsetzliche Schicksal seiner harrte, wenn er den entmenschten spanischen Söldnerhorden in die Hände fiel, und zögerte in gewohnter Energie und Thatkraft nicht, den einzigen Weg zur Flucht einzuschlagen, der ihm nordostwärts über die Cordilleren nach dem Isthmus von Panama hin offen blieb. Er verkannte nicht, daß das Unternehmen einer Fußreise von mehr als hundert Meilen Länge, durch das wildeste Gebirge und über reißende Flüsse hin, ein desperates war, aber Alles, was ihn dabei betreffen konnte, schien ihm weniger abschreckend, als den Spaniern in die Hände zu fallen.

Nur von einer Bussole, dem Stande der Gestirne und der Richtung des Passatwindes geführt, begab er sich, in Begleitung eines einzigen treuen Cornishman, auf die Flucht, überstieg die Gebirge, schlief in Wald und Schnee und durchschwamm die Ströme, hundertmal zwischen Tod und Leben schwebend — die Kleider fielen den

Freunden vom Leibe — aber die eiserne cornische Körper- und Seelennatur überdauerte Alles, und nach Ueberschreitung des Isthmus erreichten sie den kleinen Hafen von Karthagena am Golf von Darien; Trevethik mit einem Paar silberner Sporen in der Hand — dem Rest der „Silberfluten", die er erträumt hatte.

Als er eben mit dem Wirthe der einzigen kleinen Lokanda des Orts darüber verhandelte, wie lang ihm dieser für diese Sporen Obdach und Nahrung geben wolle, trat ein kraftvoller, junger Mann herein, der Trevethik sofort als einen Engländer erkannte, sowie dieser nicht darüber im Zweifel war, in der selbst in ihrer zerlumpten und gebeugten Herabgekommenheit noch imposanten Gestalt Trevethik's einen Landsmann vor sich zu haben.

Als sich die beiden gewaltigen Männererscheinungen begrüßten und ihre Namen nannten, fand es sich — wunderbares Zusammentreffen! — daß sich Trevethik und Robert Stephenson, der Ahne und der Sohn der Lokomotiverfindung, die Hände reichten!

Stephenson, der nach Ablauf seines Engagements bei den Bergwerksunternehmungen, die ihm, dem Kinde des Glückes von der Wiege bis zum

Grabe, besser angeschlagen waren als dem armen Trevethik die seinen, und ungeduldig, heimzukehren, in Karthagena auf ein Schiff wartete, war hoch erstaunt, den berühmten Fachgenossen in jenem damals so abgelegenen Erdenwinkel und in solchem Elend zu finden. Daß für Trevethik Mangel und Entbehrung sofort ein Ende hatten, versteht sich von selbst. Die Reise wurde nach Eintreffen eines Schiffes, zunächst nach New-York, gemeinschaftlich fortgesetzt. Aber auch jetzt verließ Trevethik das Mißgeschick noch nicht. Das Schiff, das die beiden großen Männer, Kindheit und Manneskraft des Eisenbahnwesens, trug, scheiterte an der Südspitze von Florida, und Reisende und Bemannung retteten nur das nackte Leben. Oft äußerte später Trevethik wehmüthig, auf die Verschiedenheit der Gunst des Glückes hindeutend, über diesen Unfall: „Wäre ich nicht am Bord von Stephenson's Schiffe gewesen, wäre es nicht gescheitert, und wäre er nicht mit mir am Bord gewesen, wäre ich ertrunken!"

Im Oktober 1827 landete Trevethik wieder auf heimischen Boden, in Falmouth, mit jenen Silbersporen als einzigen Besitz! Ohne Mittel des Erwerbs und selbstquälerisch durch die Schuld an seinen reichen Fachgenossen gedrückt, der seinen Lebens-

unterhalt seit ihrem Begegnen zu Karthagena bestritten hatte, verfaßte Trevethik, kurz nach seiner Rückkunft nach England, ein Memoire an die Regierung, das seine Verdienste um die Verbesserung der Dampfmaschine darlegte und um die Mittel bat, seine neueste auf der Reise gereifte Idee, die später so erfolgreich benutzte Verwendung von sogenanntem überhitzten Dampf, in das Leben zu führen. Die Grubenbesitzer Cornwall's unterstützten durch eine Gesammtpetition das Gesuch, das — resultatlos blieb.

Durch die Unablässigkeit seiner Mißerfolge in seiner moralischen, durch die Nachwehen seiner wilden amerikanischen Fluchtreise in seiner körperlichen Energie gebrochen, fristete Trevethik sich ein kümmerliches Leben durch Ausführung einiger seiner Erfindungen in einer kleinen, John Hall gehörigen, zu Datford in Kent gelegenen Werkstatt.

Diese an Geist und Leib gleich gewaltige, schöpferkräftig-phantastische, in ihrem Reichthum und ihrer Stärke zur Abenteuerlichkeit geneigte Natur, der die Keime zu fast allen Elementen entsproßten, deren Wachsthum dann, im kurzen Zeitraum eines Menschenalters, die Eisenbahndampfmaschine zum mächtigsten Werkzeuge des Zeitgeistes machten, ver-

siechte ungenährt vom belebenden Erfolg in Krankheit und Elend. — Am 22. April 1833 starb Trevethik, ohne daß selbst die Nachricht von den Mirakeln des Lokomotivwettkampfes zu Rainhill den ermatteten großen Geist zu neuer Spannkraft hätten anregen können, der so bedeutsamen Antheil an ihnen hatte. Trevethik starb in einem kleinen Gasthause „Zum Ochsen“ (Bull's Inn), mit Hinterlassung einer Schuld von 60 Pfund Sterling an den Besitzer desselben, und hätte auf Gemeindekosten begraben werden müssen, wenn nicht der Erfolg eines Zirkulars, durch welches bei den Werkstattbesitzern und Arbeitern der Umgegend für das „Begräbniß des großen Erfinders“ (the burial of the great inventor) gesammelt wurde, die Kosten einer anständigen Bestattung gedeckt hätte.

Ein Name besser als eine Hausnummer.

Ich hatte meines Vater Biographie vollendet.

Zehn Jahre hindurch hatte ich in stillen Nachtstunden ein zweites Leben neben dem meinen, das meines Vaters, noch einmal gelebt.

Es war eine wunderbare Zeit. Ich begann fast an die Möglichkeit von Geisterbeschwörungen zu glauben. Wenn ich mich Nachts nach anstrengender Berufsarbeit vor das Pult in dem kleinen Zimmer setzte, in dem das Material für die werthe Arbeit sich beinahe bis zur Decke aufstaute — da quollen sie heraus die freundlichen Gespenster aus Tausenden von vergilbten Briefen und aus mannshohen Stößen halbzerfallener Journale, und aus alten, leise dröhnenden Klavieren und Guitarren, so lebensvoll, daß mir Lebendiges und Todtes bis zur Sinnentäuschung ineinander rann. — Da waren sie, die alten Herren mit Galadegen und Stutzperrücke, Abttalaren und violetten Strümpfen und Hofuniformen und Haarbeuteln, und die ernsten

und lachenden Gesichter mit Violen, Kniegeigen und Taktstöcken und Zithern, und die rosigen Frauen mit à la victime- und Titusfrisuren und engen Kleidern und Gigot-Aermeln und mit Notenrollen und sonnigen Augen und lachenden Stimmen und — Alle um den kleinen, bleichen Mann versammelt, der in ihrer Mitte am Klavier saß.

Die Zeit hatte ihr Fegfeueramt geübt. Die heißen Sympathien und Antipathien der Tage, wo es noch keine Politik gab und die Kunst allein die Herzen stürmisch bewegen durfte, waren ausgekühlt. Ich begriff „akademisch“, warum die Meister sich mißverstanden hatten und verfolgten — aber ich konnte ihr Hassen und Lieben nicht mehr mit ihnen empfinden, so wenig, daß so Manche selbst von Denen, die mein Vater in Kunst und Leben verabscheut und mißachtet hatte, mir lieb und groß geworden waren.

Die Heiligsprechung großer Menschen ist jetzt eine Zeitmode. Aus jedem Lorbeerkranz wird ein Heiligenschein gemacht, der selbst dem Tiberius und dem Nero passen muß. Trotz alledem haben sie sich gehaßt und verachtet und angefeindet, die großen Künstler, und um so mehr mißverstanden, je tiefer originell ausgeprägt ihre eigene Richtung war.

„Der Kritiker darf gelten lassen,“ hatte Weber oft ausgerufen, „der Künstler aber muß sagen: ‚Meines allein ist ’was Rechts, sonst wird er nichts Rechts.‘“

Drum hatte Beethoven den Freischützkomponisten auch ein „weiches Männel“ nennen können und dieser konnte eine Persiflage der Eroica schreiben; und Tieck durfte den „Freischütz“ das unmusikalischste Getöse nennen, das je über die Bühne getobt sei; und Andreas Romberg durfte Beethoven’s Quartette als „buntes Zeug“ verspotten und Spohr die neunte Symphonie geschmacklos finden, und dem Abte Vogler durfte der Don Juan, nach Poißl’s ‚Athalia‘, „nicht mehr schmecken“, und Zelter konnte erklären: „die Euryanthe sei den Schweiß nicht werth, den sie gekostet“ — das war Alles natürlich und selbstverständlich — aber am Selbstverständlichsten von Allem war, daß, für Weber, Rossini der Luzifer in der Musik sein mußte, der ursprünglich schönste, aber auch der gefallenste aller Engel. „Er kann Alles, auch das Gute,“ hatte er nach dem Anhören des zweiten Aktes des ‚Moses‘ ausgerufen, „aber der Satan will immer nicht!“

Seitdem er ein Meister war, hatte Weber gegen die Italiener gerungen. Er war der Erste, der den

Kampf des rein germanischen Geistes auf der Opernbühne als Ebenbürtiger mit ihnen aufnahm. Sie haßten sich leidenschaftlich, blind, ungerecht gegenseitig, wie Welfen und Ghibellinen, wie deutscher und welscher Sinn.

Ueberall waren die Italiener dem einsam Stehenden mit großen Mächten, dem Geraden mit krummen Intriguen, dem Unscheinbaren mit gewaltigem Glanze gegenüber getreten, und nur zu oft hatte der glühend Strebende ihnen knirschend das Feld räumen müssen.

In Berlin hatten sie gegen das sinnige Waldesleben seines „Freischütz" den „Napoleon der Musik", Spontini, mit seiner dröhnenden „Olympia" in's Feld geführt; in Dresden lag der Jahrhundert alte Ruhm der italienischen Oper, der Spott der zopfigen Hofpartei, die mächtige welsche Mode, schwer auf den im Schweiße seines Angesichts von Weber gepflegten Keimen seines deutschen Singspiels; lähmte die Intrigue unbegabter, aber vom Hofe hochbegnadeter italienischer Kollegen seinen redlichen Schaffensdrang; nagte die Zurücksetzung gegen platteste, jetzt längst vergessene Ausländer an seinem hinschwindenden Leben.

Was Wunder daher, daß, als er mit seinem

Schmerzenskinde, dem besten seiner Werke, der „Euryanthe“, nach Wien kam und hier seinen Erbfeind, den Italiener, glänzender, begabter, bezaubernder als irgendwo und irgendwann, breitgesessen in allen Seelen und Sinnen, vorfand — ihm das Herz vor Zorn über den Kultus, der ihm ein Baalsdienst war, überwallte und fast brach.

Hier war es kein steifer „Trompeten-General“ wie Spontini, kein talentloser Schleicher wie Morlachi, der die Muse gegen ihn in's Feld führte, es war ein ihm an Genius ebenbürtiger Meister, der obendrein ein Liebling aller Götter war — es war Rossini. Und von welchem Stabe war der junge, glänzende Feldherr auf seinem Siegeszug umgeben, welche Streiter ersten Ranges bildeten die Front der leuchtenden Phalanx, die seine Kämpfe zu ebensoviel Viktorien machte!

Nie vor-, nie nachher hat das Haus am Kärnthnerthor eine Operntruppe gesehen, die entfernt mit der den Vergleich ausgehalten hätte, welche Barbaja im Jahre 1823 den geblendeten Wienern vorführte.

Der Glanz jedes einzelnen der Sterne, die ihre Plejade bildeten, hat später ausgereicht, eine Opernunternehmung leuchten und glücken zu machen.

Rossini's Gattin selbst, die Rossini-Colbran; die erzensten der Bässe: Lablache und Ambrogi; die goldensten der Tenore: Cicimarra, Donzelli und David; der silbernste der Soprane: die Fodor-Mainville; die glockentönige Altistin Comelli-Rubini; der entzückende Bariton Nozzari — alle diese, wie durch ein Wunder zusammengefundenen, süßen Kehlen bildeten, eingeschult auf ein kleines Repertoire, ein Ensemble, dessen Zusammenwirken auch die trivialste Schöpfung verklärt haben würde — und hier füllte Rossini den seltenen Künstlern den Mund mit seinen faszinirenden Melodien.

Unterlag doch Weber selbst, mitten in seinem Grimme, dem Zauber in solchem Grade, daß er einst eine Aufführung der „Cenerentola", nach einem Duett Ambrogi's und Lablache's, wüthend mit dem Ausrufe verließ: „Jetzt lauf' ich fort, jetzt fängt mir das Zeug selbst an zu gefallen."

Das Herz zog sich Weber zusammen und immer auf's Neue mußte er sich selbst: „Ich bau' auf Gott und meine Euryanth'!" zurufen, wenn er sein Auge auf die Streitkräfte richtete, die er seinerseits diesem Heer von „musikalischen Erzengeln", wie er sie nannte, gegenüberzustellen hatte.

Die tüchtige, aber schon etwas abgesungene

Grünbaum, der treffliche, aber stimmschwache Haizinger, der kapitale, aber etwas rohe Bassist Forti waren für Eglantine, Adolar und Lysiart da; wer aber für Euryanthe selbst? Die Ungher-Sabatier, an die Weber bei Niederschrift der Partie vielleicht gedacht hatte, war nicht zu haben. Es mußte also mit der kleinen, noch nicht neunzehnjährigen Henriette Sonntag gewagt werden. Und Weber hatte das köstliche Mädchen selbst, zwei Jahre vorher noch, als „ganz gansig" bezeichnet und die Fodor-Mainville war, als sie wenige Monate zuvor Spontini's Amazili versuchte, in den Ruf ausgebrochen: „Die kleine Deutsche kann noch gar nix!"

Es blieb aber keine Wahl — und sie schlug gut aus — alle Mitwirkenden brachten Weber Liebe und Begeisterung entgegen. Die wirkliche Aristokratie der Geister, die gute Presse, an deren Spitze der geistvolle Kanne, standen auf seiner Seite. Der edler organisirte Theil der wiener Bevölkerung hungerte endlich nach einer mächtigen Erschütterung durch ein echt deutsches, großes Werk, nachdem die verwässerten Epigonen des Freischützen: Weigl's „Eiserne Pforte" und Kreutzer's „Libussa", spurlos im Sande versickert waren.

Selbst der „graue Löwe von Baden" hatte auf

der „Notenbörse“ im Steiner'schen Musikladen gesagt: „Es thut noth nach einer guten deutschen Oper, ich wünsche dem Weber Glück.“ Und dennoch konnte sich Weber schon nach den ersten Proben nicht über den Lichtkontrast täuschen, in den sein Werk zu den damaligen Produkten der Italiener treten müßte.

Er hatte an seine Schöpfung, die, von seinem ganz deutschen Genius in keuscher Lust gezeugt, von deutschem Ernste, deutschem Fleiß, unter tausend Schmerzen, geboren worden war, sein kostbarstes Herzblut gesetzt, sein Bestes dafür gethan; aber eben deßhalb konnte ihr Eindruck, als sie nun endlich in Szene ging, sich zu dem der leuchtenden, tönenden, glitzernden, jubilirenden, brausenden und girrenden Gebilde des „Barbier“, des „Othello“, der „Gazza Ladra“, des „Matrimonio segreto“, der „Donna del Lago“ nur verhalten wie die träumerische Mondnacht zum blendenden Tage.

Das deutsche Empfinden, das innige Verständniß huldigte dem deutschen Meister; aber das große wiener Publikum, dessen, damals wie jetzt, vornehmlich auf das Dekorativ-Rhetorische in der Kunst gerichteter Sinn, dem Glanze zuflatterte wie die Motte dem Lichte, das schon vor dem Eintreffen

von Barbaja's Truppe das Opernhaus auf zwanzig Vorstellungen im Voraus ausgekauft hatte, ließ die dritte Wiederholung des ernsten deutschen Werkes leer. Das Schlimmste war, daß das Licht, dem man hier zuflog, ein wirklich schönes Leuchten war.

Weber hatte ein lebhaftes Verständniß für das Fördersame körperlicher Schönheit auch beim Mann. Als er einst mit dem stattlichen, wohlgebildeten Klarinettisten Bürmann reiste und diesem überall, im Hotel wie in der Gesellschaft, immer die ersten und auszeichnenderen Begrüßungen zu Theil wurden, sagte er zu diesem: „Das ist kein Wunder. Dir hat der liebe Gott den Empfehlungsbrief vorgeschnallt, ich trage ihn nur im Sack!" Der Blick auf seine kleine, schwächliche Gestalt erfüllte ihn daher stets mit wehmüthigem Humor. So rief er aus, als er zum ersten Male den zu seiner Kapellmeister-Hofuniform gehörigen Eskarpies anlegte: „Du lieber Gott! Waden, wie der schönste Metzgerhund!" Noch wenige Tage vor seinem Ende schrieb er an seine Gattin: „Ich hutzle ein wie eine Pflaume. Glatt herunter werde ich mich wohl nie wieder rasiren können." Des Neides war sein köstliches Herz nicht fähig, aber es zog sich wohl schmerzlich zusammen, wenn er, sorgsam in seiner

Toilette, wie er war, den Blick vor der Probe in seinen Spiegel geworfen und darin das blasse, durchgeistigte deutsche Denkergesicht, die müden Augen hinter der scharfen Brille, die schmalen Schultern und durchsichtigen Hände gesehen hatte und dann im Opernhause seinem strahlenden Rivalen begegnete, an dessen Wiege Apoll und die Grazien, gleich üppig spendend, gestanden hatten.

Breitschulterig, elastischen Schrittes, den prachtvollen Kopf hochgehoben, Orden auf der gewölbten Brust, trat ihm der Mann entgegen, der wenige Jahre zuvor noch als Urbild seines Cherubin in Person, mit seinen süßen Melodien um die Wette, durch die Boudoirs der schönsten Frauen Italiens geflattert war; ein gekennzeichneter Sieger, wohin er trat.

Und doch waren merkwürdigerweise die Physiognomien der beiden großen Meister sich ähnlich, soweit Krankheit und strotzendes Leben, geistvolle Arbeit und üppiges Zeugen, wie Deutschland und Italien sich ähneln können. Die äußere Aehnlichkeit der Meister ließ sich übrigens psychologisch-physiognomisch begründen. War doch Weber genau das für Deutschland, was Rossini für Italien war. Das Gleichmaß der Congenialität ihrer Geister

mit denen ihrer Heimatländer machte sie untereinander wieder ähnlich.

Daß die auf Homogenitäten und Heterogenitäten leiblicher und seelischer Elemente begründete Antipathie zwischen Weber und Rossini bei Letzterem nicht so leidenschaftlich wurde, ist aus dem Großmuthsgefühl des Glücklichern erklärlich. Bei Weber, wo sie nach dem wiener Ringkampfe zur Idiosynkrasie geworden war, verlor sie später, unter dem ausgleichenden Einflusse zunehmender Körperschwäche, an Spannkraft, so daß er sogar für den Melodienreiz des „Barbier" zugänglich wurde und sich, auf seiner letzten Reise nach England Paris passirend, entschloß, den Komponisten desselben aufzusuchen. Vielleicht war dieß ein Akt des Dranges, seinen Frieden mit Allen in dieser Welt zu machen. Muth dazu hatte er sich bei dem von ihm vergötterten Cherubini geholt.

Der weltkluge Rossini, der einst mit Ostentation in Baden bei Wien vor Beethoven sich auf ein Knie niedergelassen hatte, empfing ihn mit huldigender Höflichkeit und unterließ nicht, den „maëstro del franco arciero" beim Abschiede bis an den Fuß der Treppe zu begleiten, wobei sich dieser, den Athemlosigkeit nöthigte, auf jedem

Treppenabsatze stehen zu bleiben, auf den gern gebotenen Arm seines ehemaligen Feindes stützen mußte.

Vierzig Jahre waren darüber hingegangen, die Flammen jener Leidenschaften deckte Zeit und Asche, für mich waren sie historisch geworden; aber das Bild der letzten Zeit der großen deutschen Tonkunst hatte, durch mein Studium, vor meiner Seele eine Lebendigkeit und ein Licht bekommen, daß es die noch lebenden Repräsentanten derselben mit einer wahren Glorie umgab.

Vor Allen Rossini! Und hatte er auch mit meinem Vater gerungen — beide waren ehrliche, ebenbürtige Kämpfer gewesen und — jeder von ihnen hatte Recht gehabt! Er war mir die zum Wesen gewordene Grazie und der süß sinnliche Zauber in der Musik.

Als ich daher im Frühjahr 1865 Anlaß erhielt, mich längere Zeit in Paris aufzuhalten, hatte ich, unter dem Eindrucke dieses langen Nebenlebens und emsigen Geistercitirens, fast das Empfinden, als sollte mich der Schnellzug nicht hundertundfünfzig Meilen weit, sondern um vierzig Jahre zurück in die Blütezeit der Musik, mitten in ihre ganze Tonatmosphäre hineinführen, als müßten, um ihre noch

lebenden Heroen, die großen Todten sichtbarlich im Leben und Sonnenschein wandeln, die bis dahin nur in verschwiegener Nacht meinem sehnenden Weckrufe gefolgt waren.

Die Hände, die ich Rossini, Auber, Caraffa drückte, hatten jene Zeit ja mit geschaffen, hatten ihrerseits in Beethoven's, Schubert's und meines Vaters Rechten gelegen, stellten gleichsam Leitung und Rapport zwischen mir und Jenen her.

Am dritten Tage nach meiner Ankunft entschuldigte sich der Präfekt Hausmann bei einem Diner gegen den General Morin wegen eines verfehlten Rendezvous. „Ich hatte sehr vornehme Gäste,“ sagte er, „rathen Sie, wen.“

Der General nannte einige sehr vornehme Namen.

„Höher hinauf!“ erwiederte Hausmann.

„Nun, dann den Prinzen Napoleon.“

„Noch höher hinauf!“ rief der Präfekt wieder.

„Nun, die Majestäten waren nicht bei Ihnen, das wüßten die Zeitungen,“ sagte lachend der General.

„Nicht die Majestät der Macht, sondern die des Genies,“ rief Hausmann lebhaft, „Rossini, Auber und Morse*) waren es.“

---

*) Der Erfinder des Telegraphen-Schreibapparates.

„A la bonheur,“ salutirte der berühmteste Ingenieur Frankreichs respektvoll.

Bewegt von dieser Huldigung des Genius, die dem Franzosen so wohl ansteht, schrieb ich sofort an Rossini um die Erlaubniß, ihn besuchen zu dürfen. Umgehend erhielt ich von der Hand seiner Gattin das liebenswürdigste Billet, „den Sohn des großen Meisters“ voll Anmuth begrüßend und einladend. Ich habe nie Befangenheit vor den Großen der Erde gekannt; als ich aber am 21. März 1865 die dunkle Treppe Rue de la Chaussée d'Antin Nr. 2 emporstieg, schlug mir das Herz. Ich wurde gleich vorgelassen; durch ein großes, etwas düsteres Vorgemach trat ich in Rossini's Arbeitszimmer.

Er erhob sich hinter einem hoch mit Papieren bedeckten Arbeitstisch und trat rasch auf mich zu — ganz anders, als ich ihn mir gedacht, den Heros der Kunst und der Frauen — klein von Statur, beleibt, aber rasch beweglich. Ich war tief ergriffen — das war Rossini und zugleich, — wahrlich, so müßte fast mein Vater ausgesehen haben, wenn er in blühender Gesundheit siebenzig Jahre alt geworden wäre! Das war seine Stirn, seine Augenbrauen und vor Allem die Nase — ganz anders

hingegen das breite Untergesicht und der volle, fast unschön materielle Mund.

Mit einem Lächeln, das noch an den „Liebes-hexenmeister von Pesaro“ erinnerte, reichte er mir die Hand, — das war die Hand, die „Barbier“ und „Tell“ geschrieben — nie hatte ich eine edlere in der meinen gehalten. — Unwillkürlich bückte ich mich tief darauf — da schloß er mich lebhaft in die Arme und rief: „Wahrhaftig, Sie sind größer und stärker, aber Sie gleichen Ihrem Vater, der todkrank war, als ich ihn zuletzt sah.“

„Mithin habe ich auch das Glück, Ihnen zu ähneln,“ sagte ich, „denn Sie haben das Ober-gesicht, vor Allem die Stirn von ihm.“

„Dann scheint es fast,“ erwiederte er lachend, „als müßte ich doch etwas Musikalisches in meinen Zügen haben! Warum versteht man die großen Menschen erst, wenn man alt und klug wird — und das Schlimmste ist, sie sind dann meist schon todt! Jetzt weiß ich, daß ein ‚Oberon‘ nie wieder geschrieben werden kann. Und wenn er lebte, würde er auch mich gelten lassen. Wir wären eben Beide Greise. Nichts weiter mehr.“

Und dann erzählte er mit bewunderungswür-diger Gedächtnißkraft vom Besuche Weber’s auf

seiner Todesreise nach England. „Er athmete schwer, als ich mit ihm die Treppe hinabstieg — ich mußte ihm in den Wagen helfen — dieß Athmen konnte nicht lange mehr dauern. Er hat Recht gehabt, früh zu sterben," fügte er mit echt französischer Wendung hinzu, „was thue ich — ich amüsire mich, aber niemand Andern mehr."

„Das ist doch lediglich Ihr freier Entschluß," wagte ich zu sagen, „denn der Schöpfer des ‚Tell' —".

„Still," erwiederte er wehmüthig, mit der Hand winkend, „sprechen wir nicht mehr davon! Ich komponire unablässig. — Sehen Sie diese Schränke voll Musik; sie haben sich alle erst nach dem ‚Tell' gefüllt. Ich publizire nichts mehr und schreibe nur, weil ich es nicht lassen kann. Wenn wir im Alterthume lebten, hätte ich den Trost, alles das mit mir verbrennen zu sehen — so muß es schon allein den Weg in's Feuer finden."

Ich sprach ihm meine Freude aus, auf seinem Schreibtische nur deutsche Meister, Beethoven, Gluck, Mozart, aufgeschichtet zu finden.

„Die Alten, nur die Alten!" rief er lebhaft. „Sie nennen Herrn Wagner ein großes Genie. Vielleicht ist er's! Gewiß ist, daß ich diesen nie

verstehen lernte und wenn ich alt würde wie Noah. Auch möchte ich ja gern an sein Genie glauben, wenn er nur die Gefälligkeit haben wollte, es an irgend etwas Anderem als Musik auslassen zu wollen." *)

Beim Abschiede lud er mich auf nächsten Sonnabend zum Diner.

„Ich werde Ihnen etwas ganz Geheimes in's Ohr flüstern lassen," sagte er, „meine neuesten spanischen Romanzen. Aber sagen Sie Niemanden davon, daß Sie sie hörten!"

Ich fand am Samstage den Meister, der heute ganz „belle fourchette" war, in behaglichster Stimmung mit dem uralten Caraffa am Kamine sitzend und ernsthaft die Zubereitung gewisser sizilianischer Schwämme berathend, die wir speisen sollten. Ich weiß nicht, ob Rossini's, ob Caraffa's Mund der sinnlichere war, aber ich mußte lächeln, wenn ich daran dachte, daß des Letztern dicke Lippen seiner Zeit „An Alexis" gesungen und die „Rose geküßt" hatten. Die Augen der

---

*) Man kolportirte damals die boshafte Aeußerung von Rossini, die er nach Anhörung der Tannhäuser-Ouvertür faktisch gethan hatte: „Si c'était de la musique, ce serait horrible." Der Verf.

alten Herren funkelten bei dem pikanten Gespräch.

Ein kleiner, gewählter Kreis versammelt sich; darunter der lebensglühende, liebenswürdige Gustav Doré, mit Stutz- und Knebelbärtchen, rundem, rosigem Gesicht, wie ein deutscher Student, der Physiker Davy Marié und eine Madame Ludre, die sich durch geistreiche Vorträge über eine von ihr erfundene, auf das do, re, mi, fa, sol, la, si basirte Weltsprache zu einer der Löwinnen des Tages gemacht hatte. Endlich erschien auch Frau Rossini selbst, erregt, zerstreut wegen des Schicksals der italienischen Schwämme in der Küche. Ich hatte die Ehre, die kleine, bewegliche Frau, deren Physiognomie an gesundem Materialismus die ihres Gatten noch übertraf, zu Tische zu führen. Nie habe ich ein wunderlicheres, aus den Nationalküchen aller Völker entliehenes Diner, dessen Gänge sämmtlich genau nach ihrem Heimatritus genossen werden mußten, mit solcher, bis zur Absorption gehenden Hingebung verschmausen sehen. Rossini, dem alle Verspeisungsmanipulationen völlig geläufig waren, amüsirte sich höchlich über die Hülflosigkeit, mit der wir Anderen vor den mit Haché gefüllten Knochenröhren von Catania, den ellenlangen Vermicelli von

Neapel, den wurmartigen Muschelthieren von Hyères saßen. Zu jeder Speise gehörte ein ebenso nationales, als meist ganz abscheuliches Getränk. Als die Zubereitung der Perle des heutigen Diners, der sizilianischen Schwämme, in der Küche sich ihrer Vollendung näherte, wurde dieß der Dame vom Hause gemeldet. Sie befahl, die Thür nach der Küche zu öffnen, und den Duft begierig mit den Nasen schlürfend, saßen die Adepten der Tafelweisheit, halbgeschlossenen Auges, verzückt in der Runde, bis das Mirakel, welches mir Botokuden nicht viel anders schmeckte wie gefüllte Steinpilze, auf der Tafel erschien und in schweigender Andacht — nicht verzehrt — nein, mit schmeichelnder Zunge und verstehendem Gaumen „aufgekostet“ wurde. So lange wir tafelten, lenkte der Meister das Gespräch, so oft es sich von der „Physiologie du goût“ wegwandte, wieder auf die Spuren Brillat-Savarins; erst beim Dessert gewann auch anderes Leben als das der Geschmacksnerven seine Rechte wieder. Nie habe ich des Meisters runde Gestalt so herzlich vor Lachen schüttern sehen, als bei Davy Marié's Erzählung von der für den boshaften Le Verrier so charakteristischen Malice, mit der dieser den bis dahin wenig bekannten Entdecker des Brom der

Akademie vorgestellt hatte. „Voilà monsieur Bálàrd,“ hatte er gesagt, „qui a été découvert par le brome.“

Nach Tisch strömten Abendgäste zu: Gelehrte, schöne Frauen, Künstler und Künstlerinnen, bunt und schillernd, rauschend und plaudernd. Der den Franzosen so ehrende Kultus des Genius erhielt in seiner Leidenschaftlichkeit dem ziemlich apathisch in tiefem Lehnstuhle seiner Verdauung pflegenden, beleibten Kunstheros gegenüber, etwas unwiderstehlich an Fetischdienst Erinnerndes, nicht ohne einen leichten Beigeschmack von Komik, selbst für mich, der so voll und ganz unter dem Zauber der Nähe des Unsterblichen stand.

Ich glaube, er muß des ewigen „divino maëstro“ und des „immortale“ und der Kniebeugungen, selbst der Frauen, herzlich müde gewesen sein.

„Er wäre zu beneiden, wenn er etwas davon hätte,“ flüsterte mir Doré zu, als der Meister mit jenem graziösen Lächeln, das so magnetisch auf alle Herzen wirkte und in das sich zu Zeiten ein feiner Zug mischte, um den ihn der klügste Faun beneidet haben würde, einer entzückend schönen, blonden Elevin des Konservatoriums eine rothe Nelke aus

dem Mieder zog und in's Knopfloch steckte, nachdem er den Stiel mit den Lippen berührt hatte — oder der Frezzolini auf die üppige Schulter tätschelte, nachdem sie jene eben von ihm komponirten wunderbaren Lieder köstlich gesungen hatte, die gehört zu haben ich nicht verrathen sollte. Ich weiß nicht, ob sie später publizirt worden sind; gewiß ist, daß seit dem Ständchen im Barbier nichts Süßeres, Südlicheres, Granatenblühenderes aus Rossini's Feder geflossen ist.

„Sie war klug," sagte mir Doré nach dem Gesange, „daß sie, gegen ihre Gewohnheit, nur die Noten gesungen hat, die dastehen. Rossini kann es nicht leiden, daß man seine Musik ‚verziert'. Er wird dann blutig boshaft. Der Patti ist es hier in diesem Salon schlecht genug ergangen," erzählte er liebenswürdig plaudernd weiter. „Sie sang von Rossini die Arie der Rosine aus dem Barbier mit von ihrem ‚Kornak', Strakosch, dazu gesetzten, endlosen Fiorituren, die sie köstlich ausführte. Ich sah, wie der Maëstro sich ärgerte. Als sie ausgesungen, applaudirte er ungewöhnlich lebhaft und rief: ‚Köstlich, meisterhaft — ein hübsches Musikstück. — Was war es doch, was Sie gesungen?' — ‚Aber, Maëstro,' rief die Patti, ‚wie

fragen Sie — es war ja die Arie aus dem Barbier.' — ,Aber nicht aus meinem Barbier,' lächelte der Meister mit grimmiger Naivität, ,wahrscheinlich aus dem „barbier stracochonné"!"

Die Lehre konnte nicht bitterer gegeben werden.

Diese Anekdote erinnerte mich an einen ähnlichen Vorgang aus meines Vaters Dirigentenleben, den ich zum Besten gab, weil das Verhalten beider Meister in so ähnlichen Fällen sie so trefflich charakterisirt.

Wilhelmine Schröder-Devrient, die in der Zeit, wo sie des berühmten Gesangmeisters Miecksch Unterricht genoß, zuweilen italienische Anwandlungen hatte, versah eines Tages auf der Generalprobe der „Euryanthe" das „mein Adolar!" im „Glöcklein im Thale" mit prächtigen, ausgiebigen Verzierungen. Weber legte den Taktstock hin und ließ sie fertig werden; dann lüftete er das Käppchen, welches er gewöhnlich im Orchester trug, und rief, sich leicht verbeugend, auf die Bühne hinauf: „Sehr schön, Minchen, sehr schön! Wenn ich's aber hätte so haben wollen, hätte ich's schon selbst hingeschrieben."

Dritthalb Jahre nach diesem Abende suchte ich Rossini im Sommer in Passy auf, wo die Stadt

Paris ihm eine Villa, ich weiß nicht, ob geschenkt oder zur Verfügung gestellt hatte. Ich wußte, daß er in der Avenue Ingres wohnte, und glaubte, daß das Besitzthum die Nummer 20 tragen müsse. Die Villeneingänge waren grün überwachsen, ich konnte die Nummer nicht finden. Die Augustsonne lag glühend zwischen den Bäumen der Avenue, die vollständig verlassen war. Ich sah mich nach einem Bewohner der Villenstadt um, dessen äußere Erscheinung auch hoffen lassen konnte, daß er etwas von Rossini wisse.

Nur ein schlichter Straßenarbeiter in blauer Blouse war mit Spaten und Rechen an der Wegböschung thätig. Ich rief ihn an: „Freund, haben die Häuser hier in Passy keine Nummern?"

„Wen suchen Sie?" frug er zurück.

„Monsieur Rossini" —

„Oh ce nom vaut mieux qu'un numéro," rief er, mit der Hand die Mütze berührend, aus, ließ den Rechen fallen und fuhr fort: „Es wird mir eine Ehre sein, Ihnen die Thür zur Villa Rossini öffnen zu dürfen."

Mir stieg es heiß in die Augen über diesen köstlichen Zug im Wesen des Franzosen! Sucht in einem andern Lande den Straßenarbeiter, der, wenn

er den Namen Mozart's oder Goethe's nennt, unwillkürlich mit der Hand an die Mütze fährt, wie der preußische Soldat, wenn er von seinem Könige spricht!

Es war ein wundervoller Sommerabend in der Villa zu Passy. Der Meister war milder gestimmt als sonst; nur selten blitzte das Feuer über seine Züge, hüpfte der Satyr durch seine Rede. Er sprach im Auf- und Abwandeln in dem lieblichen Garten leise und mit Anstrengung. Ich mußte ihm von meinen Landsleuten, Richard Wagner, Schumann und seinem Jugendfreunde Morlachi erzählen. Mehrmals unterbrach der gelle Pfiff der Lokomotive, der von der nahen Station Passy herüberschallte, schneidend unser Gespräch, so daß ich zuletzt ausrief: „Wie peinlich muß dieser modernste aller Mißtöne Ihr musikalisches Ohr berühren."

„O, glauben Sie das nicht," erwiederte er mit leisem Kopfschütteln, indem ein bis dahin noch nie von mir gesehenes, wehmüthiges Lächeln über seine Züge glitt; „dieß Pfeifen erinnert mich stets an meine goldenste Jugendzeit. Mein Gott, was habe ich in meinen ersten Opern, in der ‚Cenerentola' und ‚Torwaldo und Dorlisca' pfeifen hören."

Es war dann die Rede davon, daß in der

nächsten Saison „Oberon“ und „Euryanthe“ wieder in Paris in Szene gehen sollten.

„Sie sollten doch einmal hören, wie wir Franzosen deutsche Musik malträtiren,“ sagte der große Meister, mir zum Abschiede die Hand drückend; „vielleicht entschlöße ich mich, mit dem Sohne Weber's einmal wieder eine Oper seines Vaters zu hören!“

Wenn Majestäten reisen.

Der Engländer ist ein gar schroffer und starrer Mann, wenn es sein gutes Recht gilt und eine mehrhundertjährige Freiheit hat ihm die handfeste Wahrung desselben geläufig gemacht. Zu diesem guten Rechte gehört es auch, daß die Eisenbahnen ihm für sein gutes Geld so dienen, „wie es ihre Pflicht ist". Es würde daher in England jeder Verwaltung schlecht bekommen, die um eines Prinzen, eines Ministers oder anderen hohen Beamten willen eine Fahrt verzögerte oder die Bequemlichkeit eines Reisenden im Zuge beeinträchtigte.

Nur zwei Begriffe sind es, vor denen jeder Engländer sein gutes Recht widerstandslos schwinden läßt, sobald sie in's Spiel kommen. Es sind dieß die Religion und die Majestät.

Geduldig wird die unendliche Unbequemlichkeit ertragen, mit der die Bahnverwaltungen den Verkehr um der Sonntagsheiligkeit willen belasten, ja man spricht mit besonderem Respekte von Denen,

die Sonntags die allerwenigsten Züge expediren, die Zahl ihrer fahrplanmäßigen Wochentagsbeförderungen auf ein Zehntel und darunter reduziren.

Ohne Murren fügt sich aber auch der beflissenste, von dem Geldwerthe der Zeit am meisten durchdrungene Engländer in jede Störung des Fahrplanes jener Hunderte von Zügen, die sich auf großen englischen Bahnen täglich in Fahrdauer und Vorlauf bedingen, und jeder Verzögerung seiner Reise, sobald ein Zug, mit dem die Königin, diese Personifikation des britischen Königthums von Gottes Gnaden, reist, sich mit ihm auf denselben Schienen befindet.

Und in der That involviren die Maßregeln, welche für die Sicherheit des Laufes dieser Züge getroffen werden, selbstverständlich eine Störung der Manipulationen des gesammten Verkehres auf den betreffenden Strecken. Diese Maßregeln sind ungefähr dieselben auf allen englischen Bahnen. Wir lassen eine kurze Darstellung derselben hier nach den Instruktionen folgen, die für diejenigen Strecken der Great Western, Great Northern, Caledonian und Great North of Scotland Bahnen gegeben sind, welche die Königin auf ihren Reisen zwischen Windsor und Balmoral, von der Station

Swindon bis Ballater in Schottland, am häufigsten befährt.*) Die Strecke von ungefähr 800 englischen Meilen Länge, welche der königliche Zug bei dieser Reise durcheilt, gehört in ihrem größten Theile zu den am meisten mit Verkehr belasteten in der Welt, ist vielleicht die am schwierigsten zu betreibende, die es gibt.

Die Verkehrsmasse ist auf mehreren Theilen dieser Strecke zwischen London und dem Norden von England so groß, daß zu ihrer Bewältigung zwei Geleise nicht ausgereicht haben und mehrfach dritte und vierte Geleise haben gebaut werden müssen.

Der königliche Zug hat im gewöhnlichen Verkehre zwischen London und Edinburg 11 Schnell- und Expreßzüge und über 80 gewöhnliche Züge zu überholen, für deren rechtzeitige und exakte Beseitigung gesorgt sein muß. Das Netz der Linien ist ferner auf dieser Strecke so dicht, daß über 1500 Einmündungen anderer Bahnen und Geleise in dasjenige Geleis, welches der königliche Zug befährt, circa 200 Wegniveauübergänge und über 2000 Block- und Deckungssignalpunkte von dem-

*) George Findlay: Working of Railways 1875.

selben auf dieser Strecke allein zu passiren sind.*) Daß ein hohes Maß von Betriebsintelligenz und Disziplin dazu gehört, um diesen immensen Apparat vollkommen sicherheitsgemäß fungiren zu machen und in exaktem Gange zu erhalten, ist selbstverständlich; ebenso, daß es erforderlich ist, dem königlichen Zuge fast gewaltsam freien Lauf durch dieses Betriebschaos zu bahnen, wenn das höchstmögliche Maß von Sicherheit für denselben erzielt werden soll. Die in dieser Richtung getroffenen Maßnahmen sind nun folgende: Der königliche Zug, der immer nur aus 8 vierräderigen Wagen besteht, ist mit einer Bremse nach Westinghouse's System versehen, die sowohl von dem Lokomotivführer als den Schaffnern in Thätigkeit gesetzt werden kann und auf alle Räder des Zuges zugleich wirkt. Vollständige elektrische Kommunikation ist von jedem Coupé aus mit den Schaffnern und zwischen diesen und dem Lokomotivpersonale hergestellt.

Dreißig Minuten vor dem Passiren des königlichen Zuges wird der Augenblick desselben den Blocktelegraphenstationen kund gegeben und haben

*) Railway Junction Diagrams by the Clearing House; und Returns to Parliament on Railway traffic. 1874.

dieselben sofort dann ihre respektiven Strecken gegen das Passiren jedes Zuges und jeder Maschine zu sperren. Jeder auf der Strecke befindliche Zug hat in eines der zahlreichen Seitengeleise einzufahren. Im Voraus ist die Betriebsanordnung für die Ermöglichung dieser Maßnahme getroffen.

In einer Zeitdistanz von fünfzehn Minuten, vor dem königlichen Zuge her, befährt die Strecke eine Vorlaufsmaschine (Pilot-engine), die durch eine rothe große Fahne als solche bezeichnet ist und der allein sich die Blockstationen öffnen. Das Wagenrangiren auf allen Geleisen, die direkt oder in zweiter oder dritter Reihe in das Geleise des königlichen Zuges münden, hat, vom Momente des Passirens der Pilotmaschine an, aufzuhören.

Die Weichen, welche der königliche Zug auf offener Strecke befährt, besonders aber auch die der Einmündungen und Verbindungen des Gegenhauptgeleises werden durch besondere Vorrichtungen in ihrer Lage befestigt.

Auf den Niveauübergängen werden zuverlässige Wächter aufgestellt, welche das Publikum am Ueberschreiten und Zudrängen verhindern und die Strecken werden in Gesichtsweite mit tüchtigen Bahnarbeitern

besetzt, welche die Geleise fortwährend im Auge behalten.

Der Zug ist mit einem transportablen Sprechapparate versehen, der auf jeder Blockstation eingeschaltet werden kann.

Selbstverständlich ist das Maschinen- und Schaffnerpersonal ein nach Umsicht, Nüchternheit und Intelligenz ausgewähltes, doch trägt man in richtiger Erkenntniß, daß beim Eisenbahnbetrieb das Ungewöhnliche auch das Unsichere sei, Sorge, daß jeder Funktionär streng in seinem üblichen Geschäftskreise bleibe.

Deßhalb ist von Begleitung oder sogenannter „Leitung" des Zuges durch hohe Betriebsbeamte, Direktoren oder gar Verwaltungsräthe der Bahnen nirgends die Rede. Diesen hohen Funktionären kann das Detail des Dienstes selbstverständlich nicht so geläufig sein wie den zuständigen Betriebsbeamten, und man hält daher dafür, daß ihre Eingriffe eher Gefahr erzeugend als verhütend wirken können. Auch ist der Reiz dieser Thätigkeit gering in Ländern, wo man nur wirkliche Leistungen auszeichnet und fremde Orden nicht getragen werden dürfen. Der Betriebschef jeder Strecke, der für den Fall mit umfassenden Vollmachten aus-

gerüstet ist, hält sich, nur um etwaige Befehle der Königin entgegenzunehmen, im Zug auf.

Die Fahrschnelligkeit des königlichen Zuges wird nirgends über acht deutsche Meilen per Stunde gesteigert, aber Sorge getragen, daß dieselbe exakt und stetig festgehalten werde.

Wie groß die Störung ist, welche das Passiren eines königlichen Zuges im Betriebe mancher der betreffenden Bahnstrecken hervorruft, wird deutlich, wenn man in Erwägung zieht, daß, zum Beispiel auf der Strecke London-Peterborough, während der Nachmittagsstunden circa alle fünf Minuten ein Zug von London abgeht, so daß allein hier durch die Reise der Königin sechs Züge in Ausfall kommen.

Doch das Alles erträgt der unduldsame Engländer, wie gesagt, gern, wenn es der geheiligten Person seiner Souveränin gilt.

Zu noch ernsteren und in höherem Sinn angelegten Maßnahmen, die zugleich zur Lösung eines der wichtigsten Probleme der Technik beitrugen, gab die Gefahr, in der ein Monarch bei einem Eisenbahnunfall geschwebt hatte, in Schweden Anlaß.

Bei starkem Froste brach im Winter 1860—61 auf der Fahrt von Gothenburg nach Stockholm

eine Achse unter dem Wagen, in dem König Oskar fuhr. Die Achse war gesund, von bestem, zähem Motalaeisen, das Geleise zeigte sich wohlerhalten. Der König selbst äußerte, nachdem er in einen andern Wagen überstiegen war, bei der Weiterfahrt, heitern Sinnes zu seinen tieferschütterten Reisegefährten sprechend, die Vermuthung, daß wohl die excessive Kälte an dem sonst unbegreiflichen Bruche Schuld gewesen sein könne und es wohl von großem Werth sein müsse, die Einflüsse der Temperatur auf die Festigkeit der Metalle zu ermitteln.

Das königliche Wort trug schnell Früchte.

Unter den zahlreichen Kundgebungen, durch welche das schwedische Volk dem Könige seine Freude über dessen Erhaltung bei dem Eisenbahnunfall aussprach, befand sich auch eine der Akademie der Wissenschaften, die dem Könige Fachmänner vorschlug, aus deren Mitte eine Kommission zur Verfolgung des von ihm ausgesprochenen Gedankens auszuwählen er gebeten wurde.

So entstanden jene bewundernswürdigen Ermittelungen über die Einflüsse der Temperatur auf die Festigkeit von Eisen und Stahl, die, zuerst unter Angsbröms, sodann unter des Direktors des technologischen Instituts zu Stockholm, Knut Styffe's

Leitung, von den Ingenieuren Cronstrand und Lindell angestellt und deren Resultate 1868 in einem umfassenden Berichte publizirt worden sind.*) Derselbe wirft auf alle einschlagenden Erscheinungen das bedeutsamste Licht und erregte die Aufmerksamkeit der technischen Welt nicht allein dadurch, sondern auch durch den Aufwand an Wissen, der, aus fast allen Branchen der Chemie und Mechanik, zur Erzielung der nöthigen Kältegrade, Anstellung der schwierigen Messungen bei hohen und niedrigen Temperaturen 2c. herbeigezogen wurde.

Mit Befriedigung hat die Eisenbahntechnik diesen Fall zu registriren, wo aus der Gefahr, die einen geliebten Fürsten bedrohte, ihr ein bedeutsamer Fortschritt erwuchs.

---

*) Knut Styffe, „Eisen und Stahl". Deutsch von M. M. von Weber, Weimar, Voigt.

Der Nervendämon auf der Eisenbahn.

Meinen unablässigen dringenden Bitten hatte sie endlich nachgegeben! In jenem kleinen Seebad am Strande der Ostsee sollten wir uns wiedersehen. Nach zehn langen Jahren!

Tief aus der Ukraine her war mir ihr Befehl gekommen: Wenn irgendwo, solle es dort sein und nirgends anders. — Und gehorsam befand ich mich auf dem Wege nach dem unscheinbaren Orte, der, noch unentdeckt von Touristen und „Sommerfrischlern“, weitab von Wanderzug und Eisenbahn, zwischen Waldesschatten und Brandungsrauschen auf einer Halbinsel im blauen Meere liegt.

Und in der That verdiente der Ort eine Entdeckung kaum. Er war nichts Anderes, wie hundert andere Fischerdörfer an der Ostsee, am Fuße steiler Dünen, von denen alljährlich die Wintersturmflut ein halbes Hundert alter, seewindzerzauster Buchen herunterwäscht. Erratische Blöcke draußen im Meere von krystallenen Wellen leise umspielt,

murmelnde Brandung auf gelber, flachgestreckter Küste; ein Dutzend Fischerboote hoch auf den Strand gezogen, im Sonnenbrande kräftigen Theer- und Meergeruch aushauchend, von halbnackten kleinen Kinderamphibien jauchzend überklettert; zehn kleine Häuschen mit blanken Fensterchen und Geranien und Nelken und bunten Vorhängen dahinter und blauem, behaglichem Rauch aus den Schornsteinen — über all' dem aber im weiten, blaßblauen Himmelslicht auf der Düne droben der dunkelgrüne Hochwald, voll von grauen Baumsäulen und vom Säuseln im Hauche des Meeres und von unzähligen glitzernden Lichtern und Vogelstimmen.

An all' dem war gar nichts Besonderes; ebensowenig als an dem kleinen Wirthshause dicht an der Küste, dessen niedere, weißgescheuerte und getünchte Stübchen die Morgenbrise mit Seeluft, der Abendwind mit Waldesduft füllt und bis an dessen Gartenzaun hinauf, an Hochwindstagen, die letzte Brandung aufzüngelt. Das Haus ist mit Wein bezogen, dessen Trauben niemals reifen, und im Frühjahr schlägt der Wirth, Herr Dietz, der als Lootse zwischen den Inseln gefahren und invalid geworden ist, unter den Hollunderbüschen hinterm Hause Pfähle in die Erde und nagelt Bretter und

Faßböden darauf, für die „Sommergäste“ zu Tisch und Bank. Und Frau Dietz rollt die sauberen Leintücher und sonnt die Betten und Decken, lüftet die Zimmer und stellt hellgrüne Birkenbüsche, täglich frisch, hinein. Es ist gar traulich in dem harmlosen, weit hinter der Zeit zurückgebliebenen Neste. Wenn aber im Frühsommer, weit draußen in der blauen See, die ersten Dampfer mit weißen Segeln und langem Rauchschweif nach den großen Bädern jenseits der Insel vorbei ziehen und eine grüne Flagge zeigen, zum Signal, daß die „Gäste“ abgeholt sein wollen, dann springen Fischerknaben in ein Boot und rudern hinüber nach dem Schiffe; Herr Dietz steht dann vor seiner Thür, die Hand über den Augen und freut sich auf die Leutchen, die da kommen, und die ihm lieb sind, ehe er sie gesehen hat. Es langt da ein junger Professor aus der kleinen Küstenuniversität mit seiner hübschen blassen Frau an; oder eine bescheidene Kaufmannsfamilie von dort mit Kindern, die im feuchten, warmen Sand aufblühen sollen; oder ein Offizier aus der Seefestung, mit edlen Wunden und knappem Geldbeutel — immer sind's nur einige wenige Gäste — die werden aber immer, wie sie auch sonst geartet sein mögen, zu einer Familie im Dietz-

schen kleinen Strandgasthause — gleich willkommen geheißen, gleich gern gesehen, gleich gehegt und gepflegt von den alten Leuten, die sich alljährlich in ihre paar Gäste verlieben — und diese gehen immer mit Thränen in den Augen aus dem behaglichen Hause, in dem die Luft voll Frieden ist, in dem sie wochen- und monatelang nichts gehört haben als Meeres- und Waldesrauschen und sanftes Lachen und gute Worte. — Mir hatte sich einst mit dem Zufallen der kleinen Staketenthür am dürftigen Gärtchen des Strandhauses der Hochsommer meines Lebens geschlossen!

Jetzt fuhr ich wieder auf das kleine, „unentdeckte" Seebad zu.

Ich hatte die Eisenbahn bei G. verlassen, einen schmalen Meeresarm im Boot gekreuzt und rollte nun, im offenen, leichten Korbwagen, auf dem Sande des Strandes vorwärts. Ueber das Meer hin, blauer als der milde Himmel, wanderten in frischer Brise leuchtende Wolken mit perlmutterglänzenden, warmen Reflexen, und unter ihnen hin wanderten auf der azurnen Fläche mit weißen Kämmen und in weiten Kreisen die friedlichen Wogen, die draußen im Flachwasser in rauschende, leuchtende Brandung überstürzten und silberne, durchsichtige Zungen am

Strande hinauf gleiten ließen, daß die Hufe der lustig in den Seewind hinein wiehernden Pferde und die Räder des Wagens Perlen hoch aufspritzten. Vor uns her wimmelten zahllose, eilende kleine Strandläufer, die Schwalben schossen tirilirend durch die blaue Luft, und ab und zu trug der Wechsel des Luftzuges mit dem Sinken der Sonne, statt des herben, kräftigenden Odems der See, den balsamischen Hauch des frischgemähten Strandheues oder den Waldesduft aus dem Buchenforste von der Dünenhöhe herab.

Mälig vergoldeten sich die Segel der fernen Schiffe und die langsam schwingenden Flügel der Möven, das Meer wurde immer tiefer blau, die Brandung murmelte leiser, die Räder glitten lautloser in dem Dünensande hin, in dem die Pferde weich wie in Moos traten — Farben und Töne stimmten sich in Moll ab, Erscheinen und Leben der Welt verwandelte sich in Wogen und Wiegen, das mir Leib und Seele balsamisch kräftigend und narkotisch zugleich umfing. Die im Rasseln, Klirren und Rollen des Ringkampfes der Existenz in einer großen Stadt zum Zerreißen angezogenen, schmerzlich schwirrenden Nerven spannten sich ab, das heiße, pulsirende Gehirn badet wie in „holdem

Götterbalsam" und die Krankheit unserer Zeit, jenes unablässige, qualvolle Zittern des ganzen Nervensystems, erschien mir weit entrückt, zurückgeblieben in der stauberfüllten, rußigen Region der dröhnenden Industrie, der rasselnden Bahnen des Menschengetriebes und des unablässigen Nothschreies um das tägliche Brod. Ich fiel in eine liebliche Somnolenz, in der ich davon träumte, wie es mir immer als das Ideal aller Lokomotion erschienen war, wenn ich ein spielmüdes Kind, im Tragkorb, auf dem Rücken der Mutter im duftigen Grummet sitzend, nach Feierabend von der Wiese mich heimwärts gewiegt sah, — und erwachte aus derselben erst, als mein Gefährt vor dem Gasthause im kleinen Seebade hielt.

Herrn Dietz's heisere, tiefe Lootsenstimme rief mir durch die sinkende Dunkelheit ein aus dem Herzen kommendes: „Grüß Gott, lieber Herr!" entgegen, die halb erwachsenen Töchter schleppten mein Gepäck in's Haus, die freundliche Frau klopfte mir auf die Schulter und schaute mich prüfend an, wie einen lieben, heimkommenden Vetter, und zehn Minuten darauf saß ich bei der Lampe in der windgeschützten Laube, wohlgeborgen, wohlversorgt und wohlgepflegt und „Willkommen" war auf allen

freundlichen Gesichtern um mich her, als sei ich ein wiederkehrender Freund, nicht der fremde, zahlende Badegast von „Draußen“. Und behaglich und heimatlich war das blanke Zimmerchen, in dem ich zur Ruhe ging, und Frau Dietz fing die Hühner ein und trieb den Hofhund in den Stall, damit es heimlich und ruhig um meinen ersten Schlummer im Hause sein sollte.

Nichts klang in die selige Ruhe, als das träumerische Rauschen der Brandung und das leise Lispeln des Seewindes in den Blättern vor meinem Fenster. — Und ein Traum von — Morgen und Wiedersehen!

Am andern Morgen reichte mir Herr Dietz einen Brief, den beim Tagesgrauen der alte Postfußbote aus G. gebracht hatte.

Hastig — fast erschreckend öffne ich. Wie? statt ihrer ein Brief? Und welch' lange Epistel! Sie schrieb:

„Theurer Freund, was habe ich Ihnen gethan, daß Sie mich dieß zu erdulden zwangen? Warum? Warum haben Sie mich wieder in den rasselnden Wirbel eures civilisirten Treibens gelockt? Haben Sie vergessen, daß zehn Jahre eines Lebens, in dessen weiche Ruhe kein harter Schall, kein blenden=

des Licht dringen durfte, tief drunten in der grünen, lautlosen Ukraine dazu gehörten, mein tief zerrüttetes Nervenleben so weit zu gesunden, daß ich wieder eine Beethoven'sche Sonate hören durfte? Oder haben Sie vergessen — oder fühlen Sie, Lärmabgehärteter, Unruheabgewetterter, es nicht mehr, was eine Eisenbahn, besonders eine deutsche Eisenbahn heißt? Nun wohlan, wenn Sie es vergessen haben, so soll dieser Brief es Ihnen, nein — nicht mit Flammenzügen schildern — aber doch, nach Frauenart, mit heißen Nadeln in's Gewissen kritzeln. Ich schreibe eigentlich nur, damit Sie mit mir leiden sollen, wenn die Stimme Ihres Herzens nicht ganz vom Tohu wa bohu des Eisenbahngetriebes übergellt ist. Sie wissen, wie ich ‚daheim' reise. Mein englischer Divanwagen wiegte mich von unserem, mit bangem Vorgefühl verlassenen, lindenumgürteten, vom lautlosen Weiher umgebenen Schlosse hinab an den Dnieper. Die rauschenden Schiffe des Dnieper, des Pontus und der Donau ließen mich ungekränkt. Mein treuer Iwan und die behende Fanny legten mir die Hände unter die Füße. Sie drückten sie nicht schwer! (haben sie doch in guter Stunde lachend und vergeblich ihre Spuren im Ufersande gesucht), und ich kam,

mich als Heldin fühlend, in K. an. Wenn es richtig ist, was Montesquieu sagt: daß der Mensch um so leiser lebt, je civilisirter er ist — mein Gott, wohin mußte ich hier gerathen sein! — Ich entsinne mich, daß ich einst in London, mit einem stark besetzten Packetboot ankommend, voll Staunen mich wie durch Zauber in mein still vornehmes Westminster-Palace-Hotel versetzt fand, und im ungeheuren Getriebe fast nichts gehört hatte, als das ‚All right‘, mit dem der Porter des Schiffs unserem Kutscher zu fahren befahl, und das dumpfe Rollen der Wagenburgen auf Holz und Asphalt.

„Und welch' Geplapper, welch' Hin- und Widerhetzen, welch' tolles Rasseln und Jagen der Fuhrwerke, welch' Pferdegepeitsche und Peitschenknallen hier, welch' unglaublicher Aufwand von Lärm für den kleinen Zweck: uns weiter zu schaffen! Es hätte dämonisch-komisch auf mich gewirkt, wenn ich nicht gleich betäubt worden wäre. — Halb schwindelnd erreichen wir die Station — nach endloser Fahrt — weit draußen, fern vom Leben der Stadt gelegen. Es war hohe Zeit zur Abfahrt unseres Zuges. Sie haben oft genug, und zu Ihrer Qual, erfahren, daß ich nicht wie eine deutsche Professorenfrau mit Regenmantel und einem Taffetkleide reise.

Eine Schaar wackerer Leute fällt über meine Koffer und Körbe her. Iwan zahlt — indeß verschwindet Alles von dem Wagen, durch wen? wohin? ‚Beeilen Sie sich, Madame,‘ sagte ein höflicher Polizeibeamter, die Mütze berührend. Ja, mein Gott, wie denn? Iwan stürzt nach dem Billetschalter — wir sehen den Zug, mit drei Schritten zu erreichen, durch offene Thüren vom Vestibül aus stehen, der sich rasch mit Menschen füllt. Mit meiner treuen Fanny eile ich nach einer solchen Thüre, welcher direkt gegenüber der Wagen mit der Bezeichnung K.—H., also offenbar unser ‚casement,‘ steht.

„‚Halt, Madame,‘ ruft uns ein beblechter Portier zu, ‚nicht hier durch, nur durch die Wartesäle!‘

„‚Wo sind die denn?‘

„‚Dort unten,‘ einen langen Korridor hinab zeigend.

„Mit Schachteln und Plaidpaketen, ich hatte seit zehn Jahren nicht so viel getragen, eilen wir dahin. Seit zehn Jahren bin ich auch nicht so gelaufen! Da endlich sind die Thüren offen, wir stürzen darauf zu.

„‚Halt, Madame,‘ ruft wieder ein beblechter Portier, ‚Ihre Billets, meine Damen!‘

„‚Ja, wir wollen ja mit dem Zuge dort fort

und der Diener hat die Billets, um das Gepäck zu expediren, lassen Sie uns ein, wir wollen ja nur unsere Plätze einnehmen!‘ rufe ich mit Tönen und Blicken, durch die ich zehn Adjutanten des Kaisers Nikolaus geschmolzen hätte.

„‚Man betritt den Perron nur mit Billets,‘ knurrt ungerührt der Beblechte. Und der Zug füllt sich immer mehr!

„‚Mein Gott, wo ist Jwan? Eile, Fanny, suche ihn — mir das Gepäck.‘ — Können Sie sich Ihre Freundin an einer Thüre stehend und Gepäck bewachend denken? Fanny läßt die Sohlen ihrer koketten Stiefelchen sehen, sie fliegt den Korridor hinab, weit, weit!

„‚Wo ist die Gepäckexpedition!“ ruft sie, von Lauf und Angst halb erstickt.

„‚Dort ganz unten, jenseits des Vestibüls.‘ — Neuer Lauf. — Jetzt sieht sie Jwan, sie jubelt. Mürrisch steht er hinter einer unermeßlichen Barrikade, hinter einem wahren Bergsturz von Gepäck, der langsam abrollt, sowie Koffer und Kisten und Schachteln und Pakete und Paketchen behaglich gewogen und gebucht werden. Unbekümmert um das zweite Läuten und das Fieber der Draußenstehenden — legen die Beamten Gewichtchen auf Ge=

wichtchen auf die Schalen, begucken, berechnen, addiren. — ‚Jetzt stimmt's — vierhundert Pfund.‘

„‚Was ist zu bezahlen?‘

„‚Nicht hier, da hinten am Schalter!‘

„Da steht wieder eine Queue von Menschen davor — Alles stockt. Der tiefe Baß des Beamten dröhnt hervor:

„‚Das Goldstück nehme ich nur zu zehn Gulden fünfzig Kreuzer.‘

„‚Gott der Gerechte,‘ kreischt eine Judenstimme, ‚ist doch der Kurs sechzig Kreuzer.‘

„‚Nichts da!‘ Altercation! — Minutenlanges Trampeln und Ungeduld der Dahinterstehenden — endlich schiebt ein resoluter Offizier den Juden beiseite, — Zetergeschrei — aber die Masse kommt wieder in Fluß. Iwan bohrt sich kosakisch durch — Alles flucht — aber er hat die Billets und den Schein! — Hand in Hand mit Fanny setzte er sich in Trab — die Herrin wartet — welcher Gedanke für den treuen Kosaken!

„‚Vergessen Sie nicht die Kofferträger.‘

„‚Sie sind bezahlt.‘

„‚Die in der Wägehalle nicht.‘

„Iwan sucht Geld, nichts, nichts Geringeres als ein Fünfguldenschein in seinen Taschen. —

Jetzt pfeift es. — Er wirft ihn hin und fliegt zur Herrin. — Und ich saß indessen, vom Eisenbahnfieber geschüttelt, auf dem Handgepäck und sah den Zeiger der Uhr rücken. Das Läuten durchfuhr mich vom Wirbel bis zu den Fußspitzen, jeder Pfiff zuckte mir durch die Glieder. Jetzt schlagen die elektrischen Glocken — gleich muß das dritte Läuten kommen, nur noch zwei Minuten zur Abfahrt!

„Gott sei gepriesen, da ist Iwan, da ist Fanny, — schweißtriefend, zitternd. Wir raffen das Gepäck auf.

„‚Nach H., erster Klasse!‘ ruft Iwan.

„‚Dort, eilen Sie, eilen Sie!‘ ist die Antwort.

„‚Der Durchgangswagen ist voll, Sie müssen nach vorn!‘

„Neuer, athemloser Lauf!

„‚Nur noch ein Platz im tabakbrodelnden Herrencoupé. — Schnell, schnell!‘ Iwan wirft mich mehr hinein, als ich einsteige. Fanny und er springen in irgend ein Coupé zweiter Klasse, wo weiß ich nicht. Mein Gott, wo ist mein Reiseplaid? Dort, im Wartesaal, unerreichbar, denn Iwan hat wieder die Schlüssel zur Vorhölle: die Reisebillets. — Jetzt zittert das rasselnde, unablässige Geklingel einer unsichtbaren Schelle! Jeder andere Ton erstirbt

unter dem ohrenzerreißenden Läuten der Abfahrtsglocke. Die elektrischen Signalschellen dröhnen dazwischen, in der Ferne repetirt und verhallend, — jetzt ein schriller Pfiff des Kondukteurs — dann noch ein zweiter und nun geht's, Jehovah sei gepriesen, fort — ich decke mir die Ohren mit den Händen, um den entsetzlichen Pfiff der in der Halle stehenden Maschine zu dämpfen.

„Da erneuertes, gellendes Pfeifen der Schaffner, Zusammenlaufen der Leute auf dem Perron. Alle Köpfe fahren aus den Fenstern — was gibt's? — Der Herr Verwaltungsrath, Baron B., kommt noch, der Salonwagen wird für ihn angeschoben. — Lange Kunstpause von einer halben Viertelstunde, während deren ein prächtiger Wagen sich langsam an unseren Fenstern vorbei bewegt. Wie schön könnte ich jetzt meinen Plaid noch bekommen, wenn nur Iwan nicht die Billets hätte! — Endlich entblößen sich die Köpfe. Majestätisch schreitet der Eisenbahnpotentat auf seinen Wagen zu. Koffer, offizielle Taschen, Flaschenkörbe werden hineingereicht. Krummen Rückens steigen einige Uniformröcke zu ihm ein. — Er winkt. — Neues, doppelt gellendes Läuten, dienstbeflissenes, lauteres Pfeifen der Schaffner; die Maschine — nein, sie pfeift nicht, sie schreit förm-

lich stolz auf — und jetzt kommen wir in Bewegung. — Erschöpft lehne ich hierauf während einer halben Stunde in meiner Wagenecke und schließe die Augen, um Nerven und Blut einigermaßen zu beruhigen, ehe ich mich mit meinen fünf Reisegefährten arrangiren, ehe ich daran denken kann, Plaidpaket, Schatulle und Necessaire, die ich bisher auf den Knieen gehalten, unterzubringen. Ich blicke nach dem Gepäcknetz über mir empor — wehe! An meinem Platz befindet sich statt desselben ein Spiegel! — Wie tröstlich für uns Frauen — leider ist er so hoch oben angeschraubt, daß keine Dame der Welt sich darin sehen kann — aber wohin nun mit dem Necessaire? — Meine höflichen Reisegefährten bringen zwei derselben über ihren Plätzen zur Noth unter, die Plaids behalte ich in heißer Nacht auf den Knieen.

Rücksichtsvoll fragen mich die Herren, ob ich nichts gegen ihre Cigarren hätte, und — Lieber — Ihre Freundin, für die die Tabakspflanze das Unkraut ist, welches seiner Zeit der Teufel unter den Waizen der Frauen gesät hat, neigte mit einem Märtyrerlächeln das bleiche Haupt. Die Herren füllten die Luft mit Qualm und Politik. Ich hörte ihr Gespräch nur wie ein Charivari, in dem die

hohe, verkommandirte Diskantstimme des mir gegenübersitzenden jungen preußischen Offiziers die Klarinette zu blasen schien, der dicke Magyar in der andern Ecke schlug türkische Trommel und Triangel, und wenn ein kleiner jüdischer Baron, links von mir, sich in das Gespräch mischte, machte es mir das Empfinden, als würde dicht neben mir eine schöne meißner Schüssel zerschlagen.

„Gemartert von dieser Zukunftsmusik, suche ich nichts zu hören — womöglich zu schlafen, und drücke den pulsirenden Kopf in die Kissen des Fauteuils. Unmöglich Ruhe zu finden. Die Form des vortrefflichen Polsters der Rück- und Seitenlehnen dreht mir bei den Erschütterungen des Wagens den Kopf auf den Genickwirbeln; die Stahlfedern des Sitzpolsters, das ideal für die Causeuse in meinem Salon gewesen wäre, warfen meinen Körper auf und nieder, die Wangen reiben sich an den magnifiken Velours und brennen nach der ersten halben Stunde Fahrt wie Feuer — dabei sind die Sitze so üppig hoch, daß die Füße Ihrer nicht kleinen Freundin in der Luft schweben — die Glieder beginnen sich mir zu betäuben, und als ich vergeblich nach Banquettes mich umschaue, bietet mir der jüdische Baron seine ‚pieds de nègre' als Rem-

plaçant! — Rath- und schlaflos richte ich die weit offenen, staubbrennenden, trockenen Augen zum Fenster hinaus in die hell vom Mondlicht beglänzte Gegend. — Welch' ein Hexentanz! Ruhe- und rastlos, soweit das Auge reicht! — Die Welt wirbelt draußen im weiten, nähern, immer engern Bogen um uns. Hellleuchtende Häuser, dunkle Laubschatten, Bäume, Thürme huschen vorüber, die Linien der Felder und Wege krümmen, runden und strecken sich eilig, grüne, rothe, weiße Lichter zucken wie Blitze auf. — Die Telegraphenstangen und Signalmaste rennen in dämonischem Dauerlauf einander nach am Fenster vorbei, und dazwischen heben und senken sich unablässig, unaufhaltsam zahllose Telegraphendrähte — herab, herauf, wie ebensoviel Drahtschlingen, in denen Ruh' und Frieden sich fängt und darin zappelt. Und dazwischen tanzt, in unabsehbarem Reigen, ein ‚lustiges Gesindel' von weißen Dampfwolken, die der eilenden Maschine nachzujagen scheinen, einen tollen, purzelnden, wirbelnden Cancan — lange weiße Arme streckend, dürre Leiber windend, häßliche Perrücken schüttelnd, weitgestreckte dunkle Schatten als Schleier und Mäntel nach sich schleppend, — alle bald aufflammend, dunkelroth, wie vom Fegefeuer beleuchtet,

bald weiß im Mondlicht grinsend, bald dunkelgrau im Schatten der Wolken des Himmels fast verschwindend. Wirblich, schwindelnd, richte ich den Blick in's Innere des Wagens. Welch' häßlicher Anblick — die bleichen, hin und her geworfenen Gesichter der Halbschläfer — die Wölkchen des Tabaksrauches ziehen wie Gespenster des Uebelgeruches nach der flackernden Coupélampe empor, deren halbverlöschendes Flämmchen bald dunkelgelb aufzuckt, bald zum blauen Punkt zusammenkriecht. Fast verzweifelnd schließe ich, um dem mich allüberall umgebenden dämonischen Wirbeltanze zu entgehen, die Augen. Aber die Plagegeister, denen ich die Pforte des einen Sinnes verschließe, strömen durch die des andern doppelt beflissen herein. — Mein Himmel, was dröhnt für eine dumpfe Glocke wie Trauergeläute unter dem Wagen hervor in das unabläßige Crescendo und Decrescendo des Klipp und Klapp der Räder auf den Schienen, das Klirren der Ketten, das metallische Klingen beim Wechsel der Geschwindigkeit der Fahrt, das Rasseln sämmtlicher eiserner Theile des Wagens, das blecherne Dröhnen der Wände desselben, das Klappern der Fensterscheiben in ihren Rahmen, der Rahmen in der Wagenthür, der Wagenthüren in ihren Um-

fassungen! Man sagte mir nachher, daß unser Wagen stählerne, ich glaube man nennt sie ‚Scheibenräder‘, habe, und daß die immer wie Glocken klängen. Welche Polizei erlaubt ein solches Grabgeläute für unsere Nerven!

„Nach und nach verschwamm mir das Alles zu einem unbegrenzten, wie die ganze Welt erfüllenden, nicht bloß mit den Ohren, nein mit allen Empfindungsnerven des Körpers erzitternd wahrgenommenen chaotischen Getöse, aus dem die gequälte Seele, wie zu ihrer Rettung, unwillkürlich ‚unendliche Melodieen‘ heraushörte — mit dem eilenden Zuge Schritt haltend, fortjagend, folternd, wachhaltend, wie die Furien hinter der schuldigen Seele! — —

„Da plötzlich durchbricht die Höllensymphonie ein dieselbe zehnfach überschreiendes Pfeifen, lang gedehnt, schrill nachgellend, vielfältig — und zugleich erschüttert unsere Körper ein schnatterndes Schnarren bis in Herz und Rückenmark hinein. Man bremst! Die Schläfer fahren auf. Zahlreiche Lichter blitzen vorüber. Der Zug hält! — Wo sind wir? Die Zugbegleiter rufen einen Namen in unbekannter Sprache. Glocken läuten, Schellen schlagen, Klingeln schwirren, neben uns pfeift ein

schwerer Zug zur Abfahrt und keucht schwer und zischt entsetzlich. Es wird mit Hörnern geblasen, gepfiffen. — ‚Butterbrod! Bier! Wein!‘ brüllen Kellner, auf und ab laufend. ‚Frisch Wasser!‘ wimmern Kinderstimmen dazwischen. Wo sind wir? Iwan und Fanny eilen herbei, rufen Leute an. Wie ist es möglich, sich mit den Bahnbeamten bei dem Höllenlärm zu verständigen! Endlich begreifen wir, daß wir uns mit fünfzehn Minuten Aufenthalt auf der Souperstation M. befinden. Hungrig und durstig springe ich aus dem Wagen. Schon sind fünf Minuten verflossen! Hinein in den Speisesaal. Wildes Durcheinander, viel Gäste, Tabaksqualm, Geschrei nach den wenigen, schwerbeladenen Kellnern. Unsere Salonfrauenstimmen verhallen unter dem Ton der Bierbässe und Chansonettensoprane, — endlich erobert uns Iwan's Faust einen unglaublichen Braten mit ganz unwahrscheinlicher Sauce und unbegreiflichem Compot. Mühsam trenne ich die ersten Bissen von der zähen Masse, — fieberisch schlinge ich mehr als ich esse.

„‚Einsteigen!‘ gellt es in die Herkulesarbeit. ‚Schnellzug nach K., H., C., L. Einsteigen!‘

„Schellen und Glockenläuten, Aufstehen, Stuhlgepolter, Durcheinanderlaufen!

„‚Zahlen! zahlen!‘ schreit es von hundert Seiten in drei Dutzend Tonarten. — Es ist nur ein ‚Zahlkellner‘ da.

„‚Gleich! gleich!‘ ruft er, phlegmatisch die Beichte seiner Delinquenten hörend und ruhig kalkulirend. Zahlkellner hier, Zahlkellner dort!

„‚Um Gottes willen, wir bleiben sitzen! Zahlen! zahlen!‘ Aufregendes Chaos, in dem nur der Zahlkellner unerschüttert steht.

„‚Sie haben Zeit!‘ ruft er kaltblütig in den ihn desperat umdrängenden Chor. Da drittes Läuten! und alle Bande der Zahlpflicht brechen; ich selbst eile nach der Thür.

„‚Halt, gnä’ Frau, nicht hinaus, belieben zu zahlen!‘

„Ich werfe dem Mann eine Zehnguldennote zu, Iwan schleudert ihn beiseite. — Gottlob, wir sind auf dem Perron. Himmel, wo ist unser Wagen hin? Er stand dieser Thür gegenüber! Jetzt steht der Zug da unten, bedeutend verlängert, ein anderer Zug ist hier dazu gekommen. Athemlos laufen wir daran hin, — die Beleuchtung ist schlecht, die Zahlen der Wagen schwer kenntlich.

„‚Wo ist Nummer Hundert? Wo Nummer Sechzig?‘ und so weiter gellt es von allen Seiten

angstvoll, kreischend. ‚Wo der Durchgangswagen nach M.? Wo zweite Klasse nach D.?‘ Gottlob, da liegt mein Mantel, da ist unser Coupé. Ich sitze. Es pfeift, läutet, schlägt, klingelt, bläst und schreit wieder. Der Zug kommt in Bewegung. — Es wird kühl, ich ersuche den Offizier, das Fenster zu schließen. Bereitwillig faßt er den Riemen, als ihm der dicke Magyar in den Arm fällt.

„‚Bitte,‘ dröhnt dieser, ‚das Fenster muß offen bleiben, ich leide an Blutandrang nach dem Kopfe; der Schlag könnte mich rühren, — ich kann nur bei offenen Fenstern schlafen. Die Dame hat ja Plaids bei sich.‘

„Ich würdige den ‚rustre‘ keines Blickes, wickle mich in meinen Shawl und versuche wieder zu ruhen. Da macht die Bahn eine Wendung und der Rauch der Maschine, der bis jetzt harmlos rechtsab zog, peitscht nun auf unser offenes Wagenfenster. Qualm und Aschenflug, in den sich dann und wann auch ein Funken mischt, füllen das Coupé; Kohlenstaub und Rußflecken bedecken mir widrig Haar und Gesicht, weichlich-bituminöser, brenzlicher Geruch betäubt mir den Kopf, heftige Migräne stellt sich ein. — Trotz alledem und alledem falle ich, übermüdet, endlich in einen leichten

Schlaf! Im selben Augenblicke fast stärkerer Luftzug, — das Fenster fällt, von außen geöffnet, auch auf meiner Seite und ‚Billets, meine Herrschaften!‘ dröhnt es in's Coupé.

„‚Was ist das? Warum werden wir mitten in der Nacht gestört?‘ klarinettirt der Lieutenant den Beamten an.

„‚Streckenkontrole,‘ brummt dieser dagegen.

„‚Unglaublich, nur in diesem Lande möglich! Unschuldige Reisende in der Nacht stören!‘ — —

„Die Billets sind kontrolirt, — wieder rasche Fahrt, Rauch, Dunst, Funken, kurze Stationen mit erschütterndem Bremsenschnarren, Läuten, Schlagen, Pfeifen, Blasen, Anstoßen und Anrücken und trotzdem wieder leichter Schlaf!

„‚Billets, meine Herren!‘ gellt's da auf's Neue.

„‚Hölle und Teufel,‘ fährt da der Offizier los, ‚da soll doch gleich —! Was ist denn nun wieder?‘

„‚Kontrole der neuen Bahnlinie von K. ab,‘ wird, höflich an die Mütze fassend, replizirt.

„‚Hol' euch der Satan mit eurer Kontrole.‘

„‚Danke ergebenst,‘ höflicher Gruß und Verschwinden des Funktionärs nach geleisteter Funktion.

Wir lachen trotz unseres Zornes. — Wieder ermatteter Schlummer. — Da höre ich durch den Traum desselben hindurch den jüdischen Baron leise schnüffeln und sich unruhig hin und her bewegen. Endlich stößt er seinen Nachbar, den Offizier an; dieser greift, ohne die Augen zu öffnen, in die Tasche und reicht ihm das Billet.

„‚Sohn Beelzebub's, da haben Sie ihren Wechsel auf die Hölle,‘ näselt er.

„‚Was thu' ich mit Ihrem Billet? Riechen Sie nichts.‘

„‚Es riecht nach Knoblauch,‘ stöhnt wüthend der Offizier, den Frager erkennend.

„‚Nein, darnach nicht. Nach verbranntem Fett riecht's,‘ wimmert der Baron, mit Todesangst in der Stimme, ‚ich verstehe das Eisenbahnwesen, ich bin Verwaltungsrath, ich weiß, warum es stinkt, — eine Achse brennt!‘

„Ich fahre empor in jähem Schreck. — Welche entsetzlichen Worte, bei schneller Fahrt auf der Eisenbahn gesprochen! — Achse! — brennen! —

„‚Wie, wo, was brennt!!?‘ rufe ich angstvoll, jede Zurückhaltung vergessend.

„‚Beruhigen Sie sich, gnädige Frau,‘ näselt der

Offizier salutirend, ‚wir sind zu Ihrem Schutz in jedem Falle da.‘

„Der Magyar schnarcht. Wenig beruhigt durch des Offiziers Schutzversicherung, rufe ich angstfiebergeschüttelt:

„‚Mein Gott, man muß anhalten lassen, wir müssen aus dem Zuge! Gibt es kein Mittel, anhalten zu lassen!?‘

„‚Ich wüßte keines,‘ sagte der Lieutenant, sich im Coupé umschauend, ‚es gibt hier keine elektrische Klingel, wie ich sehe, und das Stubenmädchen, — wollte sagen der Schaffner, — käme auch nicht, wenn ich klingeln würde.‘

„‚Also was thun?‘ rufe ich händeringend. Da unterbricht mich das Getöse des Anhaltens auf einer Zwischenstation.

„Der Baron schreit aus dem Fenster:

„‚Kommen Sie gleich hieher! hier riecht es schlecht, eine Achse brennt!!‘

„Beamte sammeln sich um unsern Wagen mit Lichtern und Laternen. Lange, behagliche, plaudernde Berathung. — Aus allen Wagen schauen ängstliche Gesichter.

„‚Der Wagen muß hier bleiben,‘ heißt es endlich, ‚die Herrschaften müssen aussteigen.‘

„Nachts zwei Uhr offene Station, es blitzt und donnert ferne und leichter Gewitterregenschauer beginnt zu fallen.

„‚Schnell, schnell, meine Herrschaften, wir versäumen sonst den Anschluß in H.‘

„Eilig wird das Handgepäck zusammengerafft; in für die Nacht bequem gemachter Toilette kriechen wir eiligst aus dem Wagen. ‚Erste Klasse, Coupé für Nichtraucher!‘ ruft es hier, ‚erste Klasse, Damencoupé! — zweite Klasse so und zweite Klasse so.‘

„‚Dorthin, meine Herrschaften!‘ erklärt der höfliche Oberkondukteur, ‚der Zug ist voll, wir haben keine Wagen hier, Sie müssen einsteigen wie es geht.‘

„‚Welche Wirthschaft!‘ schreit es hier; ‚Das kann nur der G.-Bahn passiren!‘ dort. ‚Ich habe erste Klasse bezahlt, ich will sie haben‘ hier; ‚Ich verlange unbedingt Damencoupé‘ dort, und dabei laufen wir mit schwerem Handgepäcke bei zunehmendem Regen und blendenden Blitzen den Schaffnerleuchtwürmchen nach.

„Der jüdische Baron, der, seitdem er Iwan mich nennen hörte, mich nicht verläßt, immer dicht an meiner Seite:

„‚Ich versichere Eure . . ., daß solche Unordnungen auf Bahnen, deren Verwaltungsrath ich zu sein die Ehre habe, nie vorkommen. Wollte Gott, ich könnte dort Eurer . . . zu Diensten sein. Eure . . . würden da erst erfahren, was Eisenbahnreisen, bequem Eisenbahnreisen ist.‘

„Ich wollte, er wäre Verwaltungsrath an Jakob's Himmelsleiterzahnradbahn!!

„Endlich bin ich wieder in einem vollen, heißen, übervollen, dünstenden Coupé ‚casirt‘. Bei jedem Gepäckstück, das mir Iwan reicht, brummen die fünf Mitpassagiere immer unverholener. Mit schmerzenden Händen, denn Sie wissen, daß die Hände Ihrer Freundin nicht gerade im Lasttragen geübt sind, gesprengten Handschuhen, nassen Füßen, mache ich mich schmal auf meinem Mittelsitz und stelle mich schlafend, um den Zorn meiner Nachbarn nicht noch mehr zu reizen.

„Endlich wieder Fahrt, — eine Stunde lang. Gelobt sei Gott, der Morgen graut. — Halt, — Anschlußstation. — Der Anschluß ist versäumt! — Aufenthalt, — Zetermordio, — seekrank machendes, unnützes Schimpfen und Räsonniren, sinnebetäubende Altercationen, laut gellend, dröhnend rings umher. — Ich halte mir die Ohren zu und laufe,

um die gesunkenen Lebensgeister einigermaßen am landesüblichen guten Kaffee zu heben, nach der ganz am Ende eines endlosen offenen Perrons liegenden Kaffeerestauration; Fanny und Iwan dicht hinter mir drein, — erstere bitter klagend, daß sie die glatten Ledersitze der zweiten Klasse zur Verzweiflung gebracht hätten. Schlaflos sei sie von denselben zehnmal herabgeschüttelt worden, hätte keinen Moment Ruhe für ihr zierliches Figürchen gewinnen können! Iwan hatte sich auf den Fußboden des Coupés gelegt und schmunzelte behaglich: ‚Mich hat es gar nicht gestört, wenn Fanny herabfiel.‘ Der Kaffee ist glühend heiß, — und — wieder Läuten, Schlagen, Klingeln, Blasen, Pfeifen — halb wüthend, halb lachend lassen wir den größten Theil des belebenden Saftes stehen, um athemlos wieder das Coupé zu erreichen. Die Sonne steigt und glüht, wir überschreiten die Grenze des großen Reiches, der Staub qualmt durch die offenen Fenster in puffigen Wolken herein und legt sich unbehaglich auf die feuchte Haut, reizt brennend die überwachten Augen, die sich vor den blitzenden, flackernden, heißen Lichtstrahlen schließen müssen, mit denen die Lücken der flatternden Vorhänge den dunstigen Raum füllten. Gibt es etwas Unbehag=

licheres, Nervenaufregenderes und Erschlaffenderes zugleich, als solch' ein Eisenbahncoupé im Sonnenbrande, das schwitzende Menschen in dicken Polstern von rauhem, heißem Plüsch, zwischen blechernen, durchglühten Wänden und Glasfenstern, auf eisernem, dröhnendem, klirrendem Roste lebendig brät? Grenze, — Zollrevision, — zugleich Dejeunerstation. — Zagend denke ich meines Bergs von Damenkoffern und Körben! Ich rüste Iwan mit den Schlüsseln aus und setze mich mit schmerzendem Kopf und Gliedern und herzlich hungrig an die Tafel, — und wieder Lärm, Unruhe und Hin- und Widerlaufen und dünne Bouillon. Kaum habe ich die ersten Löffel genommen, so stürzt Iwan rathlos in den Saal. ‚Warum hatte ich, Unglückliche, die tolle Idee gehabt, Ihnen, Sie Abscheulicher, mit meinen Toiletten und echtem Ladakiatabak eine Freude machen zu wollen!' Da galt es, neue Roben und den vermaledeiten Tabak zu versteuern. Kaum hatte ich den letzten Steuerschein in mein Portefeuille gelegt, — ‚Abfahrt des Schnellzugs nach H. Einsteigen!' Läuten, Anschlagen, Klingeln, Dröhnen, Blasen, Schreien, Kommandiren, Pfeifen, Lokomotivenbrüllen! Und dann unaufhaltsam durch Sonnenbrand und Staub,

vorbeiwirbelnde Kiefernwälder, deren Stämme sich meinem gemarterten Sehvermögen unablässig über einander zu wälzen schienen — bis hieher.

„Hier qualvolle Fahrt durch heiße, dumpfige Straßen, durch dunstiges Gewühl, über räderndes Pflaster, Schritt vor Schritt zu verzweifelnder Ungeduld. Der Gott meiner Väter sei gepriesen! Wir sind im Hotel! Aber, wache ich oder spinnt sich mein böser Traum weiter? Das Hotel ist ja wieder eine Eisenbahn! Und nur ein aufrechtes, während jene dort ein liegendes Folterinstrument war!

„Durcheinanderlaufen, Rathlosigkeit, Rufen, Läuten, Klingeln, Pfeifen! — Ich werde mit meinem Gepäck und meinen Getreuen in ein Coupé gepfercht, das pfeilschnell emporfährt, — wieder Läuten, Klingeln, Rufen, Pfeifen! Um Gottes willen und um jeden Preis ein stilles Appartement! Weit hinten hinaus, wo man nichts sieht und hört als einen einsamen Hof oder ein Stück grünen Gartens!!

„Und hier liege ich seitdem regungslos, zwar gesättigt und gebadet, aber doch mit qualvoll zitternden Nerven und Gedanken! — Die Niederschrift meiner Dämonfahrt hat mir wieder Fieber gemacht.

— Menschen unserer Zeit, wo kommt ihr hin bei dem galvanisch-krampfigen Leben auf euren Eisenbahnen, das euer Nervensystem zu einem Netz von elektrisch inducirten Telegraphendrähten macht, auf dem nur Börse und Politik häßlich hin und her schwirren können?! Was wird dabei aus dem schönen Gleichgewicht des Geistes, das Künste und edle Ideen hegte? Was aus jener Straffheit des Nervensystems, in dem moralischer Mannesmuth und echte Sittlichkeit wohnten? Seitdem ich wieder auf der Eisenbahn gereist bin, begreife ich die Dämonen des Schwindels und der Lüge unserer Tage. — —

„,Was that ich Ihnen, daß Sie mich aus der grünen, stillen Ukraine in dieß verzehrende Tohu wa bohu lockten? Wie ich Sie strafe, erwäge ich noch. Zunächst durch Warten! Ein, zwei, drei Tage lang, ich weiß noch nicht. Und wehe Ihnen, wenn Ihr Meer dort nicht so melodisch rauscht, nicht so kühl athmet, nicht so krystallen spielt, wenn Ihr Wald nicht so tiefe Schatten und säuselndes Grün hat, als Sie mir versprochen haben und als mein erschüttertes Seelenleben braucht, um richtig prüfen zu können, ob der ‚genius nervosus' unserer Zeit nicht auch unsere Freundschaft angekränkelt hat!

„Postscriptum.

„Ich kann nicht anders, ich muß den Brief noch einmal öffnen! Das gehört zum Schluß an diese Epistel vom ‚Eisenbahnnervendämon‘!

„Ich komme aus der Oper, aus den ‚Meistersängern‘.

„Mein Gott, ist denn jetzt die ganze Welt mit Eisenbahn gesättigt?!

„Sie lachen? Warum? — Lag ich doch in meiner Loge, die meiner gemarterten Phantasie wieder zum Eisenbahncoupé wurde, unaufhaltsam fortgerissen auf den dröhnenden Schienen dieser endlosen, unfaßbaren, monotonen Melodie. Diese unbegreiflichen Akkorde und Dissonanzen hatte ich alle gestern schon aus dem kolossalen ‚Tutti‘ tönender Räder, klirrender Ketten, stöhnender Maschinen herausgehört. Dieß Gestaltengewirr zog schon in den zerrinnenden Phantasmagorieen der Dampfwolken an mir vorbei. — Dieß Schusterklopfen hämmerte in meinen schmerzenden Schläfen, — diesen Nachtwächtergesang hörte ich, nur mit anderem Text, auf jeder Station, — und jetzt, o Grauen, schnarren sogar die Bremsen! Nein, gottlob! man streicht nur die Fehler des Meistersingerkandidaten mit Kreide an, — das ‚zugehörige Signal‘ wird

geblasen beim Erscheinen der Helden und Heldinnen, bunte Lichter, Getreibe, Szenerieen wirbeln durcheinander! Das Orchester glüht wie ein Dampfkessel zum Zerplatzen; Funken sprühen zwischen Bogen und Saiten hervor, Hochdruckdampf fährt aus Posaunen und Trombonen, — wahrlich, das sogenannte Kunstwerk der Zukunft ist viel eher die künstlerische Verkörperung der Gegenwart, des rasselnden Zeitalters des Eisenbahnen, und dieser Wagner ist nichts Anderes als — der ‚Eisenbahnnervendämon im Opernhause‘! Sind Sie sicher, daß im Rauschen der Ostsee nicht auch neuerdings etwas von der Eisenbahn klirrt?“

Eine Katastrophe.

Aus dem Leben eines alten Eisenbahnbetriebsmannes.

Ich war im Jahre 184* Vorstand einer Station im Mittelgebirge,*) die, nach damaligen Begriffen, für eine wichtige galt, denn es mündete da eine Nebenbahn aus einem der reichsten Ackerbaudistrikte in die Hauptlinie des Landes.

Die Station war nur für diese Einmündung errichtet und lag weit von jedem größern Orte entfernt, mitten im Walde. Die Baulichkeiten bestanden nur aus einem kleinen Stationshause, dessen erstes Geschoß ich mit meinem Stellvertreter, dem „Schirrmeister“, Gebhard mit Namen, bewohnte, und einer Remise für vier Lokomotiven, von denen sich immer eine als Reservemaschine „im Feuer“ befand. An die Remise war eine kleine Werkstätte angebaut und beiden stand ein Oberlokomotivführer vor. Ein Billeteur wohnte im

*) Die Stationsvorstände führen auf mehreren deutschen Eisenbahnen den Titel „Inspektor“.

Stockwerk über mir, die Handwerker und Arbeiter der Station waren im nächsten Dorf untergebracht.

Das Leben der Welt berührte die Station nur durch die sechs Züge, welche sie täglich passirten. War der letzte von diesen Abends vorüber (Nachtverkehr gab es nicht) und Feierabend geläutet, so wurde es tief einsam und ruhig auf der Station. Hätte die Maschine in der Remise nicht leise gezischt, so hätte man sich in der Stille und beim Duft und Rauschen des Waldes auf einer Försterei wähnen können.

Wir vier Beamten waren auf einander angewiesen, denn das Besetzen der Stationen mit unnützen „feschen Protektionspuppen“, die heutzutag mit dem Klemmer auf der Nase an den Zügen auf und ab spazieren und nach den Stiefelchen der aussteigenden Damen schielen, war damals noch nicht Mode. Wir thaten die Arbeit, die nöthig war, ohne viel zu fragen, wessen Ressort sie sei, und waren, im Winter bei Bier und Tarock im kleinen Wartezimmer des Stationshauses und an Sommerabenden bei einem Glase Maitrank unter den Bäumen vor jenem Hause, wo ich ein paar Pfahlbänke und Tische hatte einschlagen lassen, gute Kameraden.

Aber Freund war ich nur mit dem Schirrmeister Gebhard geworden. Er war schon bei Jahren und ein Mensch wie Gold. Der Erste und Letzte auf dem Platze, scharf und barsch gegen die Leute im Dienst, und doch gingen sie alle für ihn durch's Feuer, denn sie wußten, daß er Herz für sie hatte und sich selbst am wenigsten schonte. Er sprach nicht viel und gar nicht von seinem frühern Leben. So hatten wir nur auf Umwegen erfahren, daß er, seines Zeichens ein Radmacher, als freiwilliger Husar 1815 in der Schlacht bei Ligny einen Prinzen aus den Franzosen herausgehauen hatte, aber auch selbst zusammengesäbelt worden war. Er schleppte davon das rechte Bein sein Leben lang. Die Affäre hatte ihm aber doch — nach dreißig Jahren — zu seinem jetzigen Posten verholfen, nachdem er sich weit durch die Welt getrieben und auch zwei Jahre bei einer englischen Eisenbahn gedient hatte, was ihn bei uns Allen sehr in Respekt setzte.

Er war Wittwer, hatte aber halbwüchsige Kinder, hübsche Mädels, stramme Jungen, — die er kaum lieber haben konnte als ich Kinderloser.

Bei all' dem war er eigentlich eine schwärmerische Natur, und wenn die Anderen alle zu Bette

gegangen waren und er wußte, daß außer mir es Niemand hörte, konnte er sich, an Sommerabenden neben mir auf der Bank sitzend, bis tief in die Nacht hinein in allerhand Träumereien und Grübeleien ergehen, die mich dann nicht schlafen ließen.

So saßen wir auch, ich weiß es noch wie heute, am 5. Juni 184* beisammen. Die Nacht war schwül, es wetterleuchtete in Südost und die Sterne funkelten in ganz besonders hellen Farben, so daß ich eben darüber zu simuliren und zu reden begann, warum wohl der eine gelb, der andere roth, der dritte blau leuchten möge, — als ich im Augenblicke, wo ich das Wort „grün" aussprechen wollte, Gebhard's Hand auf meinem Arm fühlte und er zu mir sagte:

„Inspektor, dort vorm Wald über der Bahn steht ein garstiger grüner Stern."

Nun hieß aber in damaliger Zeit, wo es noch keine Läutsignale gab, die jetzt wie mit der Kuhglocke vor allen Zügen herlaufen, und wo wir noch keine Blocksignale und keine Sprechapparate auf jeder halben Meile Bahn hatten, und man sich mühsam zwischen den Hauptstationen mit klapperigen Zeigertelegraphen und auf den Strecken mit sichtbaren Zeichen, von Bahnwärter zu Bahnwärter ge-

geben, verständigte, ein grünes Licht über einem weißen:

„Eine Hülfsmaschine soll kommen.“

Der Hülferuf schlägt auch jetzt noch dem abgewetterten Eisenbahnmann in die Glieder, um wie viel mehr damals, wo das Alles neu und ungewohnt war und man nichts über das Warum? Wohin? Was geschehen? erfahren konnte, bis man an Ort und Stelle kam, und ebenso gut nur eine Maschine vorfinden konnte, der harmlos der Athem ausgegangen war, als einen Haufen Lokomotiv- und Wagentrümmer — mit all' ihrem Jammerzubehör.

Gebhard und ich standen auf, drückten uns die Hand und gingen Jeder an das, was nun zu thun an uns war; zugleich hörten wir auch schon durch die Stille der Nacht eilende Schritte und Laufen und Zurufen, — der grüne Stern hatte Alles rebellisch gemacht und eine Viertelstunde nachher war unser Personal komplet auf seinem Posten.

Mühsam mit dem primitiven Zeigertelegraphen nach der nächsten Station buchstabirte Anfrage ergab, daß der hülfesuchende Zug zwischen dort und der nächstfolgenden, also ungefähr drei Meilen von uns, liegen müsse. Dahin konnte kein höherer Be-

amter von der Endstation vor nächstem Morgen kommen — wir mußten also an Ort und Stelle.

Ich erwog, daß jener Zug ein sogenannter gemischter mit Personen- und Güterbeförderung sein müsse, der auf einer Zwischenstation zu übernachten gehabt hätte, und ließ daher in den von uns arrangirten Hülfszug für etwa nöthige Umladungen ein halbes Dutzend offene und gedeckte Güterwagen einstellen und in letztere auch für den Fall, wo Gott vor sei, einige Matratzen und Kissen werfen.

Die Station glühte vom Fackelschein, bei dem in fieberischer Hast dröhnend, polternd und klirrend die Werkzeuge und Gegenstände zur Hülfeleistung: Schwellen, Schienen, Winden, Ketten geladen wurden. Durch den Qualm der Fackeln und der Maschine, die sich puffend und prustend mit ihren großen rothen, unheimlichen Augen vor den Zug legte, huschten die bunten Lichter der Handsignallaternen hin und her. In den verschiedensten Beleuchtungen sah ich überall Gebhard's graubärtiges Gesicht und langen Mantel unter den sich bückenden, neigenden und beugenden Gestalten auftauchen; seine scharfen Kommandos durchdrangen Maschinenzischen und Poltern und Klirren. Endlich war Alles nach Kräften arrangirt, signalisirt und in-

struirt — „Fertig!“ — dröhnte Gebhard’s Stimme. Wie böse Geister huschten die dunklen Gestalten unserer wackeren Kerls auf die Schaffnersitze der hohen Wagen und auf den Tender — ein Dutzend sprang auch zu uns herein, die wir auf einem offenen, freie Umsicht gewährenden Güterwagen, unmittelbar hinter der Maschine, Posto gefaßt hatten. Im qualmigen rothen Lichte der Fackeln, welche auf der Maschine und den letzten Wagen postirte Männer trugen, schwamm der dunkle, düstere Zug und das helle Stationshaus. Aus einem Fenster desselben neigten sich die frischen, lachenden Gesichter von Gebhard’s Kindern, die aus den Betten gesprungen waren, um den Papa abfahren zu sehen. Er grüßte sie mit der Hand und winkte ihnen ernst zurück, und durch den grellen Ton der Maschine, die „zur Abfahrt“ langgehalten pfiff, hörten wir die hellen Kinderstimmen rufen: „Gute Nacht, Papa!“

Dampfend, funkensprühend und glühend kam der Zug in Bewegung und glitt eilend durch die Nacht dahin.

Mir war’s unheimlich zu Muthe. Wußte ich doch als erfahrener Eisenbahnmann, daß selten ein Unfall allein bleibt. Zudem ist jede nicht fahr-

planmäßige Fahrt eine Gefahr. Unruhig wechselten wir jede Minute die Geschwindigkeit; sie verzögernd, wenn der Fernblick sich trübte oder nicht ganz Geheures sich auf dem Geleise zu zeigen schien — und dann wieder frischen Dampf gebend in dem Gedanken, daß an jeder Minute des Späterkommens vielleicht Menschenleiden, vielleicht Menschenleben hingen. Wir schwiegen Alle; nur das Keuchen und metallische Dröhnen des rasch arbeitenden Apparates, zuweilen ein Pfiff mit langem Echo durchgellte die Stille der Nacht. Der späte Mond war aufgegangen. Es ward kühl; hie und da lag ein Nebelstreif über der Bahn, in den wir schnell eintauchten, um gleich wieder daraus hervorzubrechen. Hinter einem besonders dichten solchen Nebelstreif verließen uns plötzlich die Signale, die uns bis dahin freundlich und tröstlich, uns erwartendes Wachsein verkündend, begleitet hatten. Die Lichter waren jenseits der Nebelschicht nicht wahrgenommen worden. Um diese niederen Nebelschichten übersehen zu können, verließ uns Gebhard und erkletterte den nächsten hohen Wagen, auf dessen Schaffnersitz er sich streckte. Die langen Mondschatten, die glitzernden Mondreflexe erzeugten zahllose Täuschungen. Doppelte Vorsicht der Fahrt wurde nöthig, und

doch drängte uns, je länger sie währte, unser pochendes Herz immer stürmischer, die vielleicht heiß ersehnte Hülfe zu bringen. Wir athmeten auf, wenn die Schienen weithin im Mondlicht wie blaue Linien glänzend hinausliefen und „freie Bahn" dem Lokomotivführer gestattete, den Schlag der Maschine rascher nach dem Tempo unserer Pulse zu stimmen. Das Blut drang uns ungeduldig nach Herz und Kopf, wenn er es nöthig hielt, vorsichtig spähend und lauschend um Felsenhänge oder durch Krümmungen und dunkle Einschnitte, fast lautlos, langsam zu rollen.

Oft sah ich nach Gebhard hinauf; er lag in seinen Mantel gewickelt regungslos auf seinem hohen Sitze. Hätte ich ihn nicht gekannt, ich würde geglaubt haben, er schliefe. Es mochte halb ein Uhr Morgens sein, da hatten wir das wellige, waldige Mittelgebirgsterrain hinter uns, und vor uns lag, im hellen Mondlicht, freie, gerade, gefahrlose Bahn, fast bis zur nächsten Station.

Es klang fast wie ein Hurrahruf und löste uns Allen die Gemüther, das mächtige Pusten, Rasseln und Klappern, mit dem die Maschine jetzt wie ein Rennpferd, dem man die Zügel läßt, in ihren gestrecktesten Galopp fiel. Zahllose Funken

stoben aus dem Schornstein, und die Fackeln prasselten hellauf — ich winkte Gebhard, der sich spähend emporgerichtet hatte. Mit diesem Fahrtempo mußten wir in zehn Minuten auf Station M. sein, wo unser wahrscheinlich Nachricht von dem Unfallszuge wartete.

Mitten in der geraden mondhellen Linie vor uns lag ein kleiner Haltepunkt, einem benachbarten Edelsitze zuliebe errichtet, wenig benützt, ohne Ausweiche, mit einem niedrigen steinernen Perron zwischen den Geleisen. Gleich dahinter überspannt ein hoher Viadukt aus Quadern ein steiles Bachthal. Der Schatten des kleinen Stationshauses streckte sich schwarz über die Schienen, und ein Nebelstreifen aus dem Bachthale, nicht dichter und nicht breiter wie der Reitschleier einer Dame, kreuzte den Schatten, kaum kniehoch auf dem Geleise liegend.

Ich hatte das eben aus der Ferne ohne Arg gesehen, als ich in eine jener momentanen Somnolenzen fiel, die wir Eisenbahnpraktiker wohl an uns kennen und die oft selbst den auf der polternden, rüttelnden Maschine Stehenden ganz unwiderstehlich packen, wenn eine andauernde Gefahrsspannung sich in relative Sicherheit löst.

Ich träumte — nur eine Sekunde lang — daß

Gebhard seinem im Garten Blumen begießenden Töchterchen riefe — fahre auf — höre ihn schreien — sehe ihn, oben auf dem Wagen stehend, wild den Arm im Kreise schleudern — da — blitzschnell durchzuckte mich der zweite Gedanke — da ist das zweite Unglück — ein furchtbarer Stoß schleudert uns nach vorne — Krachen, Knirschen — das ganze Geleise ist von blauen, sprühenden Flammen beleuchtet — im Stürzen noch sehe ich, wie die Maschine sich hoch aufbäumt, daß man ihr fast in den Schornstein blicken kann — dann sich hinten hoch emporhebt, einen Strom glühender Lava aus dem Feuerkasten gießend — sehe, wie die Kohle auf dem Tender mit einer dicken, weißen Wassermasse und großen Quadern gemischt, wie von einer Pulvermine geschleudert, in die Luft fliegt — wie unser Wagen sich neigt und uns ausschüttet wie einen Sack voll junger Katzen, und dabei dachte ich vollkommen klar: „Ja, ja, es ist aus!“ Die fliegenden Quadern waren vom Parapet der Brücke — jetzt geht es in die Tiefe — dann sprühen mir Funken aus den Augen und Alles ist vorbei — mir war, ich ertränke; kalt rings um mich und ich sänke — sänke immer tiefer — lange — lange — dann aber hörte ich Jemanden sagen: „Nein, der

Inspektor ist nicht todt, geben Sie ihm noch einen Guß auf den Kopf" — und gleich darauf konnte ich die Augen aufschlagen und sah den Feuermann Hellwald mit einer Fackel und den Arbeiter Oehme mit der Tendergießkanne über mich gebeugt, Letzteren im Begriffe, mir eine neue kalte Douche zu geben. Im Nu war ich ganz bei Besinnung und auf den Beinen — katznaß, mit dröhnendem Kopfe schüttelte ich mich, probirend, ob alle Glieder ganz. Hie und da brannte und schmerzte es — wer konnte jetzt daran denken! Ich mochte eine Viertel- oder halbe Stunde bewußtlos gelegen haben. Es war pechfinster, das Gewitter war über den Mond heraufgekommen; nur zwei von unseren Fackeln brannten noch. Bei ihrem düstern Licht und den Blitzen sah ich südwärts eine dunkle Masse übereinandergestürzter Wagen liegen — nordwärts lag die Maschine auf der Seite und brauste, sterbend, Dampf und Wasser aus.

„Wir sind mit blauem Auge davongekommen, Herr Inspektor," sagte Hellwald, „ich glaube, es ist Niemand todt oder schwer verletzt. Einige haben freilich tüchtige Knuffe bekommen. Der Führer liegt drin im Stationshause, die Bahnwärtersfrau macht ihm Umschläge — dort sitzen auch

ein Paar an der Böschung, denen nicht gut zu Muthe ist.“

„Habt Ihr eine Idee, wie die Teufelei gekommen ist?“ fragte ich, ihm die Fackel aus der Hand nehmend, um den ersten Blick auf die Unglücksstätte zu thun.

„Freilich, Herr Inspektor — die Bahnarbeiter hatten einen kleinen Bahnmeisterwagen im Geleise stehen lassen, und die Bestie mußte doch gerade in den drei Handbreit Schatten und Nebel auf der Station stehen — da sind wir d'raufgefahren — ausgegleist — die Maschine überschlug sich fast, Alles ging drüber und drunter — auch haben wir den steinernen Perron mitgenommen. Freilich hundert Schritt weiter hinten auf der Brücke — da sprächen wir nicht mehr mit einander!“

Ich stellte mich auf ein Bruchstück des Perrons und rief laut meine Leute, Einen nach dem Andern beim Namen, die ich kannte wie das A-B-C. Von Allen bekam ich aus Ferne und Nähe aus der Dunkelheit her Antwort, wenn auch von Manchem schmerzverbissen. — Ja, mein Gott! wo ist denn Gebhard? Hilft er Jemandem?“ Keine Antwort. — Aber überall gegenseitiges Fragen. „Ja, wo ist er denn? Hast du — du — du ihn nicht gesehen?“

Keine Antwort — nur Kopfschütteln. „Kerls!“ rufe ich, hart von Schmerz und Schreck gefaßt, „wenn der Beste von uns auch der einzige Verunglückte wäre. Kommt, helft suchen! — Fackeln und Laternen her!“

Die Lichter wimmelten in die Gebüsche, ob er vielleicht dorthin geschleudert sei. Ich umschritt mit Fackeln den Trümmerhaufen. Ein wildes Chaos dreifach übereinander-, durcheinander-, ineinander geschobener Wracks von Fuhrwerken. Doch oben auf allen, fast unversehrt, senkrecht aufgebäumt ragte ein schwerer, sechsräderiger Wagen, zwanzig Fuß vom Boden emporgehoben; darunter ein Berg von Splittern, Bruchstücken, Fetzen. Die Gestelle des einen Fuhrwerkes steckten unter dem Kasten des andern, ein drittes war, zerspaltend, aufreißend, in den Kasten des vierten halb hineingekrochen. Dieß lag auf der Seite, jenes kehrte die Räder gen Himmel — schwere Träger — lange Eisenschienen starrten, losgerissen, verbogen, wie Spieße allenthalben aus den wüsten Massen hervor — Achsen, mannsschenkelstark, zerknickt — Räder, an U-förmig zusammengedrückten Stahlachsen, lagen umhergestreut, bis über den Bahnkörper hinausgeschleudert — ein grandios-grauenhaftes Monument gewaltigen Kräftekampfes.

In den Trümmerchaos knackte und prasselte es zuweilen noch unheimlich, wenn ein Balken oder Sparren unter der Wucht seiner wildaufgethürmten Last brach; dann und wann stürzte auch ein Stück Wagenrad oder eine aus den Angeln gerissene Thür, oder eine Tragfeder, oder ein Achsenlager von der Höhe des Scheiterberges herab — wir wagten uns bis unter die überhängendsten Massen, wir steckten die Köpfe tief zwischen klaffende Balken und lose liegende, schwere Eisenmassen —

Nirgends eine Spur des Braven oder seiner Leiche! Zuweilen rief ich auch, mein eigenes Beginnen verspottend, seinen Namen in die Splitter und Trümmerklüfte hinein. Halt! — was war das? — Ein Wimmern! Täuschung! Unmöglich! — Nein, wahrhaftig, es wimmert — mitten im Trümmerberge. — Heiliger Gott! Gebhard steckt — lebend — unter der entsetzlichen Masse. — „Stille! Ruhe! Ruhe!" — donnerte ich unter die arbeitenden und suchenden Leute hinaus, die schon die Werkzeuge zur unsäglich mühsamen Arbeit des Abtragens dieses Berges von fast unlöslich in einander verknoteten, zerbrochenen Wagengliedern herbeischleppten. — „Gebhard lebt! er liegt unter dem Wagenhaufen!" Todtenstill wurde es, man hörte

die Fackeln knistern und die ersten Tropfen des herannahenden Gewitters auf Holz und Metall der Trümmer schlagen.

„Gebhard, Sie leben?“ schrie ich tief zwischen das Gebälk kriechend.

„Ich lebe! ich glaube, daß ich unverletzt bin, aber ich kann mich nicht rühren,“ antwortete eine leise Stimme.

„Warum nicht?“ schrie ich wieder.

„Weil ich eingeklemmt bin zwischen Boden und Wand des zerdrückten Packwagens, auf dem ich gesessen habe.“

Wir erstarrten zu Eis und sahen uns mit gläsernen Blicken an. Wie sollten wir den Unglückseligen da herausbekommen? Jede Veränderung der Lage der Trümmer, jeder Ruck, den wir beim Abräumen derselben thaten, konnte ihn ja zermalmen. Da hub die Stimme drinnen matt, aber klar und deutlich wieder an:

„Herr Inspektor, rühren Sie nicht an die zerbrochenen Wagen, so lange es dunkel ist. Sie kriegen mich sonst nicht lebendig heraus. Wenn der Balken über mir zwei Zoll herabrückt, bin ich todt.“

Mir brach der Angstschweiß aus. Da hub sie wieder an:

„Morgen früh, wenn's hell wird und ich noch lebe, versuchen Sie's vorsichtig, mich herauszuholen. Glückt's nicht, ist's gewiß nicht ihre Schuld — bringen Sie dann — meinen Kindern —"

Er schwieg — oder man hörte nichts mehr, denn das Gewitter brach mit Donner und Blitz los. Der Regen strömte unablässig hernieder, der Boden wurde weich, manche Stützung gab nach. Knurrend wälzte sich manches große Wagenwrack um einige Zoll, Niemand von uns achtete dessen. Wir stützten, steiften und festigten, schweißtriefend, als sei der Trümmerhaufen der Tempel Salomonis. Zuweilen schrie ich hinein. Man hörte nichts — er war wohl todt. Ich saß auf einem zerbrochenen Rade und weinte wie ein Kind. Es dämmerte — aber noch wagten wir uns nicht an die Arbeit. Die Leute alle waren ernst und blaß; Jeder fühlte, daß an der geringsten Unvorsichtigkeit, jeder Ungeschicklichkeit vielleicht ein uns Allen werthes Leben hing. Um halb vier Uhr riß das Gewölk im Osten und die aufgehende Sommersonne schien bis in's Innerste des Trümmerberges hinein. Ich umschritt ihn mit dem Lokomotivführer, der sich erholt hatte, berathend. Welche der mit einander verknoteten Massen war zuerst hinabzustürzen oder herauszuziehen, daß

sie nicht andere mit sich riß und die Lage des Ganzen sich zum Verderben des vielleicht doch noch Lebenden änderte, ihn zerquetschte. Wo sollten wir stützen und festigen, um ihn zu schützen? Wo durften wir wagen, zu bewegen? Wo lag er überhaupt?

Plötzlich klang es vernehmlich wieder mitten aus den Trümmern heraus: „Herr Inspektor, Herr Inspektor!"

„Gebhard, lieber Gebhard! Ja, was wollen Sie?"

„Und dann weiter in mühsam abgebrochenen Sätzen: „Die Sonne scheint jetzt herein zu mir; ich sehe deutlich, wie die Trümmer liegen. — Ich bin — dicht an den Träger des Güterwagens 1020 gedrückt. Können Sie — das Gestell, was darüber liegt — stützen und zu dem Blechdache des österreichischen Hüttelwagens kommen — das mich fast erstickt — ohne daß mich etwas erdrückt — so wäre es wohl möglich, daß ich hinauskriechen könnte."

„Sind Sie denn gesund, Gebhard?" fragte ich hinein.

„Ich weiß es nicht, meine Beine sind ganz starr, der Druck hat über Nacht sehr zugenommen."

Lautlos, ernst und besonnen gingen wir mit unseren besten Winden und Werkzeugen an die

Arbeit. Gottlob! Da ragte ja der Puffer des Wagen 1020 aus den Trümmern. Er wurde solid gespreizt, gestützt und festgeknebelt. Jetzt galt es, zu dem darauf ruhenden Gestell zu kommen. Bei jedem Stück Holz, jedem Splitter, den wir entfernten, jedem Bolzen, den wir abschraubten, wurde der ganze Trümmerbau besichtigt, geprüft, gefestigt. Wir feilten starke Barren und Stangen, sägten mühselig im engsten Raume dicke Balken und Bohlen durch, bohrten festgeklemmte Stücke heraus, hoben mit den sanftest wirkenden Schraubenwinden — der Schweiß rieselte uns von den Gliedern — und dennoch krachte und knackte es oft in dem Teufelsgewirre, daß wir meinten, jetzt müßten wir den Todesschrei hören. Der liebe Gott war aber mit uns — gerade als die Sonne gegen zehn Uhr glühend herabzubrennen begann, gelang es mir, die erste Schraubenwinde unter das verfluchte Blechdach des Hüttelwagens zu bringen.

Kaum hatte ich die Kurbel drei- oder viermal gedreht und gesehen, daß es sich knisternd hob, klang ein tiefes „Gottlob!“ aus dem Trümmerhaufen heraus und zugleich ein freieres, lauteres: „Halt! Jetzt nicht weiter an dem Dache, Herr Inspektor, stützen Sie erst die Achse links von Ihnen, sie kommt sonst

herab“ — es geschah — „jetzt schneiden Sie die Stütze vor Ihnen durch — spreizen Sie das Gestell oben etwas sicherer — und jetzt heben Sie mit der Schraubenwinde in Gottes Namen wieder an. — Halt! jetzt genug oben! Ich bin mit dem Oberkörper frei — jetzt lassen Sie unten noch etwas anheben — aber um Gottes willen vorsichtig, sonst ist's im letzten Augenblicke noch aus mit mir!“

Plötzlich rappelte und rührte es sich in den Trümmern und — — unter dem Blechdach des verdammten Hüttelwagens vor kroch unser Gebhard eilends heraus auf allen Vieren, mit entsetzten Blicken hinter sich schauend, bis er aus dem Bereiche des furchtbaren Trümmerberges war — dann ließ er sich flach auf das Gesicht in's nasse Gras fallen, und der Körper des starken Mannes schütterte vor Schluchzen — durch das hindurch man nur die Namen seiner Kinder hörte. Dann aber stand er fest auf, reichte mir und dem Lokomotivführer, dann allen Denen, die blaß und froh umherstanden, die Hand, ging in's Haus, trank ein Glas Wein und ein zweites — kam dann heraus und sagte nur: „Unter den Säbeln und Hufen der französischen Kavallerie war's besser als da drin,“ und aus voller Brust: „Gottlob!“ —

Als eine Stunde darauf ein Zug mit den Oberbeamten von der Hauptstation anlangte und die Nachricht brachte, daß nur ein leichter Defekt den Zug, dem wir zur Hülfe ausgefahren waren, aber in der eigenen Noth fast ganz vergessen hatten, genöthigt habe, das Hülfssignal zu geben, fanden die Herren Gebhard als den unerschrockensten der Leute beim Abräumen des Trümmerberges. Wie wir aber die Bestien von Wagentrümmern mit Ketten und Lokomotiven herab und beiseite rissen und viertheilten, wie wir sie mit Winden und Hebebäumen stürzten und auseinanderspalteten, um die Bahn so schnell als möglich freizumachen — das war jetzt eine Lust!

Mittags rollten die Züge zwischen den Trümmerhaufen hindurch und an der todten Lokomotive vorbei über glatte Bahn, und aus allen Fenstern derselben schauten die Passagiere mit entsetzten Gesichtern auf das, „was auf der Eisenbahn passiren kann"!

Abends aber erzählte ich dann Gebhard's Töchterchen, meinem Liebling, wie nahe daran sie gewesen sei, eine Waise zu werden. Das Kind schüttelte aber den blonden Kopf und sagte lächelnd: „Du siehst ja aber, Onkel Inspektor, daß der liebe Gott es nicht gewollt hat."

Von der

Ostküste des adriatischen Meeres.

I.

Fiume, Martinschizza, Abazzia.

Warum die erleuchtete Verwaltung der Südbahn gerade die Fahrt von St. Peter nach St. Veit am Flaum zu einem Marterwege gemacht hat, auf dem sie uns, von unablässigem Anhalten und Abfahren in alten, halb ausrangirten Wagen gerädert, drei und eine halbe Stunde lang über die sieben und eine halbe Meile Weges schleppt, um uns gegen die Geisterstunde, hungrig und durstig, in Fiume abzusetzen? — ich weiß es nicht. Aber ich weiß, daß alles Eisenbahnleid der Fahrt, Staub, Hitze und Kohlenqualm, und selbst das schmierige, aus der Faust genommene, mit Nägeln und Zähnen tranchirte Souper meiner kindersegenreichen italienischen Reisegesellschaft vergessen war, als der Zug in die letzte Station vor Fiume einfuhr, und nach seinem Poltern, Zischen, Klirren, Läuten und Pfeifen,

aus dem Schweigen nach seinem Anhalten, der Schlag zahlloser Nachtigallen aus den Kastanien am Südabhange des Gebirges unter uns emporstieg wie ein Töneleuchtkugelspiel in dunkler Nacht — und weit hinaus, durch den blauen Zauberschleier eines Julivollmondlichts, die Adria aufleuchtete, von einem Silberstrom durchflutet, auf dem die edlen Formen der großen Skoglien Cherso und Veglia duftig schwammen — das war der Süden mit einem Schlag! — Südlich war es aber auch, daß im Hotel de la Ville in Fiume bei Ankunft des Zuges, gegen Mitternacht, Alles, Alles schlief, und erst nach langem Lärmen ein wunderschönes Kroatenmädchen erschien, das sich die großen Augen rieb und dann wie im Halbschlaf, schlank und geschmeidig im weißen, langen Peignoir über lange Korridore mit dem Lichte vor mir her huschend, ein Zimmer somnambulistisch aufschloß und dann, nach einem leisen „felice notte“, wie ein reizendes Gespenst verschwunden war, ohne sich um mein etwaiges Wünschen und Bedürfen im Geringsten zu kümmern. Ich sollte das schöne Schemen bald noch recht real als muntere, geschickte Zimmerverwalterin und Schreiberin von Rechnungen kennen lernen, in denen die Blicke ihrer echt südslavischen

schwarzen Augen, das Rauschen ihrer langen Schleppe und die Dekoration der Korridore durch ihre köstliche Gestalt recht tüchtig in Gulden ausgemünzt erschienen.

Der Lärm der Hafenstadt weckte mich früh. Wie ein mächtiger Binnensee, aus dem nirgends ein Ausweg ist, glitzerte die Bucht von Fiume im Morgenlichte vor mir. Voll und satt lag es auf der lieblichen, von der dunklen Masse des Monte Maggiore überhobenen Szenerie des Ostufers von Istrien, und ließ die Orte und Villenreihen dort, bis hinab nach dem Canale di Farasina wie eine Perlenreihe auf dem dunkelblauen Sammtkissen der Gewässer des Quarnero ruhend, leuchten, während der dunkelsaftig-immergrüne Fleck, welcher die Lorbeer- und Myrtenhaine des vor Bora und Nordwind gleich geschützten paradiesischen Abazzia kennzeichnet, am Fuße des hohen Planik hingeschmiegt erschien. Von den kühngezeichneten Formen der gewaltigen, mit Recht den Namen von Inseln tragenden Skoglien Cherso und Veglia im Süden und den Höhen der dinarischen Alpen hinter Buccari und Porte Ré hing schon das zitternde und blendend verhüllende Goldnetz der Junifrühsonne und mahnte zum Angriff der Geschäfte, dem Studium der Hafenbauten,

welche die ungarische Regierung soeben für Fiume vollenden läßt.

Schon im Vestibule des Hotels begrüßte mich der ebenso tüchtige als liebenswürdige Beaufsichtiger der Hafenbauten, Inspektor V., auf das Gefälligste bestrebt, mir ein möglichst deutliches Bild dieser grandiosen Arbeiten zu geben, deren Ausführung der in solcher Thätigkeit durch große Unternehmungen in Frankreich, Italien ꝛc. berühmten Firma Sivel & Comp. zu Marseille in Entreprise gegeben ist. Der Weg nach dem Verwaltungsbureau dieser Herren entrollte das Bild der Stadt vom breiten prächtigen Molo aus, den stattliche Gebäude bergwärts einschließen. Die Stadt liegt ungemein freundlich an grüne Höhen gelehnt, über die sich die Eisenbahnen von St. Peter und Karlstadt west- und ostwärts herabschlängeln. Den Vorort Podvesicza, jenseits der Mündung der Reczina, bocca della Fiumara genannt, gelegen, bilden lachende Landhäuser, in üppigen Gärten halb versteckt, und über ihm erhebt sich auf mäßiger Höhe, ziemlich unscheinbar, das Schloß Tersatto, von Anfang an Eigenthum sonderbarer Heiliger. Es gehörte unter Anderen jenem Christoph von Tersatto, dem Letzten der nach Ungarn ausgewanderten stolzen römischen

Adelsfamilie der Frangipani, den Leopold I. in Wiener-Neustadt als Empörer, zusammt seinem Mitschuldigen Zriny, enthaupten ließ. Die eingezogenen Güter der des Adels verlustig erklärten Familie kamen wieder in den Besitz eines aus der Ferne eingewanderten Geschlechtes, des englischen der Nugent von Delvin und Westmeath. Eine sonderbare Stimmung ließ den rastlosen Nugent, der abwechselnd Oesterreich, Frankreich und Sizilien diente, sein Erbbegräbniß im ehemaligen Kerker des Schlosses Tersatto wählen, das außer der Gruft dieses Mannes als Merkwürdigkeit eine kleine Sammlung zum Theil schöner Funde aus der Umgegend von Fiume aufweist.

Baucharakter, Vegetation und Leben der Stadt sind noch so durchaus südösterreichisch, daß es immer auf's Neue befremdet, die Vorübergehenden meist italienisch sprechen zu hören, und man versucht ist, den Ort weit passender St. Veit am Flaum, als mit seinem italienischen Namen bezeichnet zu finden.

Als Hafen und Handelsplatz ist Fiume, für den großen Verkehr, in übler Lage, als schwache Konkurrentin seiner größeren Rivalen Triest und Venedig, so daß ihm, mit Sicherheit, nur die Handelsbewegung vom adriatischen Meer aus nach seinen

nordöstlich gelegenen, halbcivilisirten und bedürfniß-armen Hinterländern Kroatien und Ungarn bleibt; ein Konsumtionsgebiet, das wohl auf Zeiten hin-aus, deren Ende sich nicht absehen läßt, keinen großen Aufschwung des Handels erwarten läßt.

Nichtsdestoweniger wird Stadt und Hafen, als einziges Organ von Bedeutung, durch welches das Königreich Ungarn zu dem Meer in Beziehung steht, von der Regierung dieses Landes mit jenem Stolze betrachtet und jenem Ueberschwang der Hoffnungen gepflegt, die den Sanguinismus der ungarischen Nation charakterisiren. Dieser Sanguinismus spie-gelt sich auch, wie ich sofort sehen sollte, getreulich in Pracht und Dimension der neuen Hafenanlagen und ihrer projektirten Ausrüstung — beide weit mehr dem Wunsch und Wahn des ungarischen Pa-triotismus angepaßt, als den Verhältnissen, die das bestehende Geschlecht und manches kommende erleben wird — wenn — die Landkarte Euro-pas nicht inzwischen eine totale Umgestaltung er-fährt. —

Der Unterschied zwischen dem, was in Fiume geplant und zum Theil ausgeführt wurde, und jenem, was in Triest geschehen soll, geschehen ist und geschehen wird, ist charakteristisch genug.

Im ungarischen Hafen ist Alles in phantastischen Größenträumen, weit über das Bedürfniß hinausgehend, ein finanziell dreiviertel ruinirtes Land thöricht belastend angelegt, — im österreichischen Seeplatze hingegen steht Alles tief unter dem Nothwendigen, ist das wirkliche Bedürfniß, das Allgemeininteresse überall dem persönlichen kleinen Vortheile zum Opfer gebracht, werden die Mittel des Aufschwunges immer an der falschen Stelle gesucht. So kränkelt hier die Blüte des Handelsplatzes unter dem Gifthauch jämmerlicher, mit dem Wesen und der Tendenz eines Welthafenplatzes unverträglicher Krämeranschauungen — fast unheilbar.

Während Fiume für den Verkehr zwischen Meer und Land, für das Umladen zwischen Schiff und Wagen, Hebevorrichtungen und Schienenstränge projektirt, die im Stande wären, einen guten Theil der Arbeit in den Häfen von Marseille oder Hamburg zu thun, besteht im großen, einzigen Hafen der österreichischen Monarchie das Unglaubliche, daß seine langen, unter Aufwand unermeßlicher Kosten entstandenen und entstehenden Molen kaum einen einzigen, armseligen Apparat zur Vermittlung der Lastenbewegung zwischen Schiff und Wagen, kaum einen jener Hand-, Dampf- oder hydraulischen Krahne

zeigen, durch deren stolze Reihen mit ihren emsigen, grotesken Bewegungen selbst Flußhäfen und Binnenhandelsplätze imponiren, und ohne deren unablässige Hülfe die wirklich ökonomische Vermittlung der Lastenbewegung zwischen See- und Landverkehrsmitteln nicht mehr möglich ist.

Und dieß geschieht und besteht, mirabile dictu! in und aus dem Mittelalter herüberragender Weise — weil einflußreiche Koterieen in der großen Hafenstadt, die rastlos bemüht ist, eine zweite Eisenbahnverbindung mit dem Binnenlande, außer der fast unbegrenzt leistungsfähigen Südbahnlinie, zu erringen — davon existiren, daß die Lasten aus dem Raum der Schiffe auf den Armen und Rücken der Facchins heraufgeholt und in die Magazine oder auf Wagen verladen werden!

Der Preis dieser unglaublich primitiven Form der Umladung kommt natürlich dem des Transportes auf einer ziemlich langen Bahnstrecke gleich und wird ohne Murren in dem Handelsplatze gezahlt, welcher die Höhe der Frachtsätze der Eisenbahn, die ihn mit dem Inlande verbindet, als Haupthinderniß seines Aufblühens bezeichnet. —

Nichts gleicht der Urbanität, mit der die maßgebenden Persönlichkeiten der k. ungarischen Hafen-

verwaltung in Fiume, vor Allen Herr Ministerialrath C. und Herr Hafenkapitän Z., meine Studien förderten, als etwa die liebenswürdige Rückhaltlosigkeit, welche die Leiter der Unternehmung Sivel bei Vorführung ihrer Arbeiten, Methoden und Organisationen mir an den Tag legten. Die Ersteren stellten mir das gesammte literarische und graphische Material zu meinen Studien in Istrien und Dalmatien zur Verfügung, die Letzteren ihre persönliche Führung, ihre schönen Ruderboote und ihre schnellen kleinen Dampfer, so daß meine Studien in Fiume, begünstigt vom lachendsten Wetter, mehr zu ebensoviel Genüssen als Mühen wurden.

Die Hafenarbeiten daselbst bekunden in Ausführung und Anordnung die hochentwickelte technische Praxis, immense Erfahrung und das organisatorische Talent, welche der genannten großen Firma, gesteigert durch die Uebung an zahlreichen ähnlichen Herstellungen, beiwohnen. Ihr Hergang besteht theils aus jenem gewaltigen Zerstörungskampfe gegen Berg und Fels, durch unwiderstehliche Explosionsmittel, die das Gestein hoch droben im Gebirgsstocke zerschmettern und in transportable Blöcke auflösen, um sie dann im Meere zu versenken und von dessen Grunde herauf ein neues Gebirge nach

Plan und Alignement aufzuthürmen, zum Schutz der Schiffe gegen Wetter und Wind; theils in jenem Zusammenkitten, fast ein Zusammenschmelzen zu nennen, des durch Natur oder Kunst zerkleinerten Gesteins mittelst zu Marmorhärte erstarrenden Cementes, und dem Aufbauen, das man wieder fast ein Gießen nennen könnte, gewaltiger, fester Blöcke von wohlberechneter Form aus diesem Gemisch, mit denen dann Obertheile und Bollwerke der Wellenbrecher und Molen mit mathematischer Regelrichtigkeit und Sauberkeit emporgemauert werden können.

Dieß theils Neuerschaffen, theils Zerstören und Versetzen vom Fels zum Meere hat in seiner Titanenhaftigkeit, selbst entkleidet vom Nimbus der technischen Kunst und Wissenschaft, auch für den offenen Sinn des Laien den Reiz des Grandiosen und der Sieghaftigkeit der Menschenhand, der Bergfestigkeit und Wogenbewegungskraft gegenüber.

Im Gegensatz zu Triest, dessen Hafenbauten von unermeßlichen Schlammlagen am Meeresgrund unglaublich erschwert werden, auf denen die Steinschüttungen auseinander gleiten und die halbfertigen Molen sich rutschend verschieben, so unberechenbare Steinmassen verschlingend, ist Fiume bei seinen Herstellungen durch einen festen Felsengrund und eine

Klarheit des Wassers begünstigt, die es gestattet, das Detail des unterseeischen Aufbaues in zehn und mehr Meter Wassertiefe mit vollkommener Sicherheit zu beobachten. Als ich hier die französischen Arbeiter im Stande sah, bei neun Meter Wassertiefe die Blöcke der Molenaufmauerung, bis auf einen Centimeter genau, linien- und scheitrecht zu verlegen, verminderte sich meine Bewunderung manches römischen Wasserbauwerks, dessen schönes unterseeisches, ohne Taucherapparate ausgeführtes Mauerwerk sonst mein Staunen erregt hatte.

Die ursprünglichen, auf Herstellung einer Kailänge von 1000 Meter mit drei großen Molen und eines davor liegenden Wellenbrechers von 1500 Meter Länge projektirten Hafenanlagen von Fiume sind, sehr weise, auf ein immer noch mehr als ausreichendes Maß, d. h. auf eine Kailänge von circa 500 Meter mit zwei Molen und einem 1000 Meter langen Wellenbrecher reduzirt worden.

Das ursprüngliche Projekt würde zu seiner Ausführung einen Aufwand von über 13 Millionen Gulden erfordert haben, während die Kosten der jetzt beabsichtigten und zum großen Theil fertig gestellten Bauten sich auf wenig mehr als die Hälfte jener Summe belaufen, ein Betrag, der mit der

Bedeutung des Hafenverkehrs in etwas rationellerem Verhältnisse steht.

Die Bauten im Meere werden durch Einstürzen von Gestein bis zu einer Höhe von circa 6 Meter unter dem Wasserspiegel heraufgeführt. Die Oberfläche dieser Schüttung aus sehr grobem Gestein, im Mittelgewicht der Stücke von 5—20 Centnern, wird dann mittelst kleinern Gesteins und Steinschlags sehr genau horizontal ausgeglichen und hierauf das eigentliche Mauerwerk aufgebracht. Dieß besteht aus Blöcken von circa 500 Centnern Gewicht jeder, die aus Bruchgestein mit trefflichem hydraulischem Cement aufgemauert werden. Nachdem dieß Mauerwerk bis zur Spiegelhöhe ausgeführt ist, wird es mit zwei Schichten über Wasser liegender Betonblöcke belastet und dadurch eine kräftige Zusammensetzung des Ganzen bewirkt. Ist dieses zur Ruhe gekommen, regulirt man das Betonblockmauerwerk auf's Neue und gibt dem Ganzen dann die bleibende Gestalt in Form sauber ausgeführter Kais und Molen mit Bollwerken und Balustraden. Vor den Wellenbrecher wird, zum Schutz gegen den Wogenanprall, ein Steinwurf von gewaltigen Blöcken gebracht, deren keiner unter 80 Centnern wiegen soll.

Zur Gewinnung, Bearbeitung, Gestaltung dieser mehrere hundert Millionen Centner schweren Gebirgsmassen und ihrer Transportirung an Ort und Stelle im Meere sind so ziemlich alle motorischen Kräfte, welche die neuere Technik an die Hand gibt, von der schwachen und sanften des menschlichen Armes an bis zu der allgewaltigen des Dampfes und der Alles zerschmetternden des Dynamits, in Formen zur Anwendung gebracht, die dem Tagesstandpunkte der Wissenschaft entsprechen und von der Intelligenz der Leitung der Unternehmung und dem Geschicke der ausführenden Kräfte lebendiges Zeugniß ablegen. Wir begannen unsern Besichtigungsrundgang auf dem Werkplatze, wo die erwähnten Mauerblöcke aus Stein und Cement zwischen Geleisen in langen Reihen aufgemauert werden, jeder mit eisernen Oesen versehen, an denen er gefaßt und gehoben werden kann. Ueber den zu transportirenden Block wird ein Karrengerüst geschoben, das auf den Geleisen rollt und vier hydraulische Pressen trägt. Diese ziehen Haken nach oben, welche in jene Oesen der Blöcke greifen, so daß letztere sehr bald gehoben sind und, schwebend unter dem Gerüste, von einem ganz besonders starken normännischen Pferde auf den Geleisen fortbewegt werden können.

Nun senken sich aber die Geleise mit ihrem Ende in das Meer, in Form einer steilen, geneigten Ebene, auf der ein Karren läuft, der, mittelst Bremse und Kette, bis ungefähr zwei Meter unter den Meeresspiegel hinabgelassen werden kann. Der unter jenem Gerüste schwebende Block wird auf diesen Karren niedergesenkt und mit ihm so tief in das Meer hinabgerollt, daß dieses ihn gerade bedeckt. Ueber den Block wird dann ein Doppelponton gefahren, das mit vier Schraubenwinden und Ketten den, natürlich um sein Wassergewicht leichter gewordenen Block vom Karren loshebt, so daß derselbe im Wasser schwebt. Ein kleiner Dampfer bugsirt dann das Doppelponton bis genau über die Stelle, an die der Block im Molenbau zu liegen kommen soll — und hier wird er mittelst der Winden und Ketten auf die ihm bestimmte Lagerstätte hinabgelassen. Die Klarheit des Wassers gestattet die genaueste Beobachtung der Bewegung des Blockes in der Flut, und die Leute haben in der ganzen Manipulation eine solche Uebung, daß die Blockreihen auf das Präziseste, wie an der Schnur gelagert, erscheinen, selten mit einer Abweichung von einem halben Centimeter.

Der breite Dammkörper des Molo oder Wellen-

brechers, auf dem die Blöcke unter See zu liegen kommen, wird, wie oben erwähnt, ausschließlich aus Steinblöcken von 5—20 Centnern Gewicht geschüttet, die in trichterförmigen, gewaltigen Pontons, deren jedes mit 2500 Centnern Gestein beladen wird, über den Ort, wo sie gerade hingehören, gefahren werden. Oeffnet man dann gewisse große Klappen am Boden des Pontons, so stürzt die Masse vertikal in's Meer, und fast genau auf die ihr bestimmte Stelle.

Diese Methode der Entschüttung der Steinmassen in's Meer hat sich bei jenen großen Blöcken von 20—80 Centnern Gewicht nicht anwendbar gezeigt, welche, zum Schutz des Wellenbrechers, vor diesem seewärts in's Meer gestürzt werden, da sie sich zu oft gegen einander stemmten und die Entleerung durch die Klappen hinderten.

Für diese Entschüttung ist daher ein System in Anwendung, das jede derselben zu einem imposanten Schauspiele werden läßt.

Eine gewaltige Masse solcher Blöcke, 3000 Centner an Gewicht, wird auf das Deck eines breiten, in der Mitte durch eine Scheidewand getheilten Pontons geladen. In jeder der so gebildeten beiden Kammern des Pontons befinden sich Klappen zum

Einlassen des Seewassers. Je nachdem man nun die rechte oder linke Kammer des Pontons sich mit Wasser füllen läßt, kantet das Ponton in der betreffenden Richtung, bis zu einem gewissen Winkel, um und schüttet die auf seinem Decke liegende Felsmasse in's Meer. Wir hielten auf einem der allerliebsten Ruderboote der Gesellschaft etwa hundert Meter von einem Ponton dieser Art, welches die Dampfremorqueure an die bestimmte Stelle gebracht hatten. Das Fahrzeug lag tief im Wasser, und das darauf hochgethürmte, zackige Felsgestein glich im hellen Sonnenschein einem unmittelbar aus dem Meere ragenden wilden Geklippe, das sich goldbraun in der azurnen Flut spiegelte.

Da winkte der an meiner Seite sitzende Arbeitschef mit einem Tuche hinüber nach jener schwimmenden Klippe — ein warnendes Hornsignal antwortete — nahe befindliche Boote ließen, um aus dem Bereich der Wirkung des Sturzes zu kommen, die Ruder kräftig ausgreifen, — die auf den Bauten, nahe am Wasserspiegel beschäftigten Leute stiegen höher am Mauerwerk hinauf — dann ein zweites Hornsignal — und plötzlich wurde es auf dem anscheinend noch völlig festliegenden Geklippe lebendig. — Große Felsblöcke richteten sich auf wie fletschende

Eber, — Felsenstücke krochen unter anderen, sie abschüttelnd, hindurch — graue Elephantenrücken hoben sich empor — und dann, im Nu — kantete die ganze ungeheure Masse und raste, wie eine Heerde vorsintflutlicher Ungeheuer, donnernd, glänzend, strudelnd in das befreundete Meer hinab, eine gewaltige, schäumende Woge vor sich hertreibend, die, einige Sekunden darauf, majestätisch unter unserem Boot, es hoch emporhebend, hindurchrollte.

Der Tiefgang aller dieser Pontons ist sinnreich tarirt, so daß eine Skala die Last von Felsgestein angibt, die sie führen, da dieß dem Lieferanten nach dem Gewichte bezahlt wird.

Einer der flüchtigen Dampfer der Unternehmung führte uns nach Martinschizza, wo gewaltige Steinbrüche das Felswerk zu den Hafenbauten liefern und eine sichere kleine Bucht die ungefährdete Anlage gewaltiger, in das Meer hinausgezimmerter Ladevorrichtungen gestattet, deren sinnreiche Anordnung, in Verbindung mit einem überaus praktisch und wirksam angelegten System von kleinen Geleisen, Drehscheiben und Wägevorrichtungen, die schnellste und wohlfeilste Sortirung und Wägung der Gesteinmassen bewirkt und ihre Förderung auf die entsprechenden Pontons vermittelt. Die Loko-

motive ist hier zum Hausthier geworden, die, in der kleinsten und einfachsten Gestalt dieser Maschinen, überall auf unbegreiflichen Geleisen, in Kurven, die eigentlich Winkel sind, auf unmöglichen Steigungen, zwischen Steinen, Menschen, Pferden umherhuscht, stöhnt und stolpert — hier schiebt, dort zieht, hier Steine, dort Arbeiter, hier Werkzeuge, dort Hebemaschinen führt — überall und nirgends ist, von Jedermann gekannt, gern gesehen und keinen Klugen beschädigend.

Ist aber die kleine Lokomotive Pony und Zughund der Unternehmung, so ist der Dampfkrahn ihr verständiger, unwiderstehlich arbeitender Elephant.

In der That hat die Geschicklichkeit, mit welcher die zahlreichen, mächtigen Vorrichtungen dieser Art, die in diesen Steinbrüchen funktioniren, gehandhabt werden, ihnen Wesen und Erscheinung seelbegabter, selbstdenkender, riesenstarker Geschöpfe gegeben.

Kaum hat der Donner des Dynamits oder des Pulvers einen Felsentrümmerhaufen vom Gebirge herabgeschüttet, so rücken diese Elephanten dampfend und schnaubend, mit gehobenem Rüssel, schwerfällig schwankenden Ganges, aber unaufhaltsam heran, packen dann, unfehlbaren Blickes, mit langen klauen-

versehenen Rüsselketten die Blöcke in dem Trümmerhaufen an, deren Kategorie gerade im Bedarf ist, reißen sie, oft zwar kopfschüttelnd und prustend, immer aber sicher heraus und legen sie, sich behende wendend, rück- und vorwärts laufend, auf dem gehörigen Bahnkarren nieder — unablässig stark und gewandt und fleißig beschäftigt, bis der Trümmerhaufen ausgesucht und aufgearbeitet ist und neuer Donner im Fels das Herabgepolter neuen Thätigkeitsmaterials ankündigt, vor dem sie sich vorsichtig, bis es zur Ruhe gekommen, zurückziehen.

Nirgends wird wohl die enorme Leistungsfähigkeit dieser Vorrichtungen drastischer illustrirt, wie in den Steinbrüchen von Martinschizza.

Seines Namens werth, schwirrte an goldigem Nachmittage der kleine zierliche Regierungsdampfer „Kolibri" mit uns über die Bucht von Fiume, an dem gar einladend gelegenen, stattlichen Volosca vorbei, nach jenem Stückchen permanenten Frühlings, nach Abazzia, hinüber. Wenn der durch den eisigen Borasturm im Winter sich herankämpfende Schiffer im ganzen Amphitheater der Höhen hinter Fiume nichts als Schnee und Eis sieht, bis herab an die dann graublaue, schaumige See, fesselt links im Nordwest ein immergrüner, heimlich und warm

an die Berge geschmiegter Fleck, über dem die Wolken des Monte Maggiore hegend und schützend schweben, seinen Blick. Das ist die Berglehne von Abazzia, die eine gütige Erdrevolution so gedreht und gewendet hat, daß weder „Bora“ noch „Maestro“ *) ihr etwas anhaben können und sie die besten Strahlen der Sonne vom Morgen bis zum späten Nachmittag auffängt. Daher grünt und blüht hier die Vegetation von Pisa oder Siena: die Pinie, die Cypresse, die Myrte, der Lorbeer, die Magnolie in üppigster Form auf kleinem Raume, den dicht die Kraftgestalten der nordischen Bäume umhegen.

Im engen Hafen hinter malerischen Felszacken schaukelt sich die zierliche Dampfbarkasse des Besitzers des kleinen Paradieses, des Grafen Ch . . . . ky, und hinter ihr schießt, von drei eleganten Frauengestalten gerudert, flüchtig wie eine Edelmöve, ein weißes Ruderboot hervor, in die tiefblaue See hinaus. — Wir steigen einen von südlichen Sträuchern und Bäumen üppig umwucherten, tiefschattigen Waldweg empor, wobei uns die Kraft und Fülle und Größe auffällt, zu der hier das durch keinen Winterfrost gestörte Wachsthum unsere schlichten

*) Der Nordost- und Nordwestwind des adriatischen Meeres.

nordischen Pflanzengebilde: den Fenchel, die Klette, die Distel, die Farrenkräuter entwickelt, die mit tropischen Dimensionen uns überragen.

Die köstlichen, auf der Besitzung des Grafen Ch....ky ausgeführten Anlagen umhegen den Lustwandler vielleicht mit einer zu dichten, üppig dunklen Blätterfülle, schließen den Blick des nach südlichem Himmelsblau durstigen Nordländers zu sehr nach oben hin ab. Dafür aber wirken, nach langem Wandeln in so tiefem Schatten, die Durchblicke auf das in der warmen Lichtglorie des Abends schimmernde Meer, mit den diaphanen, kühnen, violetten Formen der Inseln dahinter, mit doppelter Eindringlichkeit und erreichen die Höhe ihres Effektes auf einem mit großem Feinsinn angelegten Austrittspunkte, der, auf goldbrauner Klippe in das blaue Meer vorgeschoben, das ganze Panorama der Bucht von Fiume und den Quarnero mit seinen großen Skoglien, durch edle Vasen und Pflanzengruppen mit einem warmen harmonischen Vordergrunde versehen, mit einem Blicke überschauen läßt und wo die leise, laue Brandung gar träumerisch zwischen den Felsblöcken murmelt.

Das elegante kleine Schloß des Besitzers von Abazzia schwamm im Duft der es dicht umgebenden

prächtigen Rosen- und Magnolienmassivs, als der Graf uns vor demselben begrüßte.

Offenbar eignet sich das kleine Paradies Abazzia unendlich viel mehr als die meisten Winteraufenthaltskurorte zur Ausführung der Pläne, die unternehmende Fiumaner zur Zeit des „großen Aufschwungs" hegten. Pensionen sollten dort und in Volosca zu behaglicher Wintervillegiatur errichtet werden, die vor vielen anderen die Bequemlichkeiten voraus gehabt haben würden, welche die Nähe einer größern Stadt bietet. Man wollte auch Bäder in das krystallene, warme, völlig von allen störenden Mollusken, Algen und Tangen freie Meerwasser hinaus bauen — zu schon früh im Jahr und bis spät in den Herbst zu benützenden, köstlichen Bädern, deren starken Salzgehalt man als der Schönheit der Frauen so förderlich rühmt.

Der Gedanke erschien uns bei der Umschau im eleganten Seebade des Schloßbesitzers, das mit buntem Zelt und behaglichem Ruheraum und üppigen Polstern und kühlen Süßwasserdouchen nach lauem Seewasserbade, über dem Meere hing, gar verlockend und praktisch. Ein Drahtnetz umgibt den Baderaum. Kleine Haifische sollen sich einst dort gezeigt haben. Wir glaubten nicht daran! Und wenn

ein paar der plumpen, gutmüthigen Tummler, die auf der Heimfahrt so lustig neben dem „Kolibri“ im abendgoldenen Gewässer herpurzelten, einmal ein paar schöne Badende aus der Flut emporgescheucht haben sollten, so hat die Lieblichkeit und der Reiz der Szenerie von Abazzia gewiß nicht dadurch verloren.

II.

Die Skoglien. Sebenico.

Prachtvoll und goldgelb schlägt der riesige Markuslöwe noch die Flügel, der von der Mauer des auf engem Fels, blank und unverletzt, wie eben aus dem Meere gestiegen, liegenden venetianischen Forts St. Nicolo am Eingang jenes Kanals, ernst herabschaut. Unversehrt ist jede Zinne des Kastells, wie die Contarini's und Manin's sie aufthürmten. Gleich darauf liegt Sebenico, eines der anmuthigsten und phantastischsten Städtebilder, vor dem, auf der spiegelklaren, engen, fast ganz mit dem Süßwasser der Kerka gefüllten Bucht, hingleitenden Schiffe. In drei Terrassen thürmt sich die Stadt am Felsen, von der grünbeschatteten Marina aus, empor, deren hohe Bäume fast den (architektonisch unbedeutenden) bischöflichen Palast verdecken. Aus blaßbunten, unregelmäßigen Häuserreihen mit Ja=

lousieen, Dachgalerieen und venetianischen Schornsteinen baut sich die Stadt auf, schroff an dem Felsen, an dem sie ruht und an den ihre steilen Straßen hinauf führen. Die Forts St. Giovanni und Barone überragen sie, beide von wenig dekorativer Wirkung, doch kräftig die Szenerie nach oben abschließend. König Kolomanus bewohnte das erstere während der kurzen Besitznahme der Provinz durch die Ungarn. Begründer des zweiten war jener Baron Degenfeld, das Ideal eines Parteigängers und Landsknechts, der mit gleichem Muth und gleicher Hingebung Tilly und Wallenstein, Gustav Adolph und Bernhard von Weimar, den Franzosen und der Republik Venedig diente, mit gleicher Tapferkeit die Türken und den Papst bekämpfte, und ein Abenteurerleben ohnegleichen als ruhiger schwäbischer Landwirth beschloß.

Aber die zweite Etage der Terrassen der Stadt bildet jenes Wunder der lombardisch-venetianischen Architektur: der Dom mit der Sakristei, das von Wundern eingehegt ist. Wunderbar ist's zum Beispiel, daß so wenig Freunde architektonischer Schönheit von seiner Herrlichkeit wissen, und daß Niemand mit Sicherheit den Namen des Schöpfers dieser phantastischen Schönheit, dieser kühnen Kon-

struktionen kennt. Die Leute von Sebenico wissen nur stolz, daß er der Landsmann Schiavone's, des zweiten Correggio, ein Kind von Sebenico war. Leicht, mit unnachahmlicher Grazie, schwebt gleichsam der edel-zierliche Bau, in mattem Weiß vom Fundament bis zum Scheitel der kühnen Kuppel, unter den bunten Häusern der Stadt; ein Wesen ganz für sich in seiner Art und in der Welt.

Ein liebenswürdiger Ingenieur der eben im Bau begriffenen dalmatinischen Eisenbahn, Herr K., begrüßte mich auf der Marina und geleitete mich nach dem einzigen bewohnbaren Gasthause der Stadt, dem „Pellegrino", hoch oben auf steiler Straße in der dritten Etage der Häuserreihen gelegen. Welche Mischung von Orient und Occident, von ehemals und heut! Echt orientalisch eng kreuzen sich die lombardisch-wohlgepflegten Straßen, theils steil, oft mit Treppen von West nach Ost aufsteigend, theils fast horizontal am Bergabhange hinliegend. Die letzteren sind die Hauptstraßen, deren längste die Stadt durchsetzt vom baumumhegten, freundlichen Prado vor dem italienischen und slavischen Kasino an bis zum Domplatz. Fast keine der Straßen ist breiter, als daß man beinahe mit ausgestreckten Armen von Haus zu Haus reichen könnte, so jedem

Wagen und bepackten Lastthier den Eintritt in's Innere der Stadt verwehrend.

Die Strecke vom Dom bis zum Prado war am heißen Sommer=Sonntagabend zum Korso geworden, auf dem buntestes Leben hin und wieder strömte, sorgsam bemüht, ebenso bunte, naturwüchsige Faulheit und Völlerei nicht zu stören, die zwanglos die Straße zur Zechstube machte. Buchstäblich „radial vorm Zapfen" mit ausgestreckten Leibern die Straße sperrend, lagen die kraft= und prachtvollen Morlakengestalten, die sich um die Fässer schweren, schwarzrothen, dalmatinischen Weines gruppirten, am Boden. Diese Fässer waren in der Thür eines beliebigen Hauses aufgeschlagen, den Hahnspund auf die Straße kehrend. Und daraus zapfte jeder der braunen, buntbejackten Kerle, die davor lagen, in Litergefäße, die wenigen Kreuzer, die ein solches Maß kostet, in ein im Hausflur stehendes Körbchen werfend.

Und die schwarzbraunen bunten Bursche trinken — trinken und trinken den blutdicken „vino nero", welcher brennt, wenn man einen Fidibus hineintaucht, täglich — täglich, bis sie allnächtlich taumelnd die Straßen mit Gebrüll erfüllen. Es gibt keine ruheloseren Orte, als die dalmatinischen Küsten=

städte — des Weines wegen. Wenn ich sage, die Bursche trinken täglich, so gilt das mit der Ausnahme von ein bis zwei Tagen in der Woche, wo sie arbeiten und die anderthalb Gulden verdienen, die sie für Brod, Knoblauch und Wein während der fünf übrigen Tage nöthig haben. Das ist das Holz, aus dem man jene dalmatinischen Matrosen schnitzt, deren seemännische Eigenschaften seebehördlich-offiziell und durch den nachplaudernden Volksmund gerühmt werden und die man als „nüchtern“ preist, weil sie sich nicht nach Seemannsweise ihren „Nordwester“ und „Nebeldrücker“ und „Weck auf“ in Toddy oder Rum nehmen, sondern sich in Wein besaufen. Freilich unterstehen sich unbefangene und erfahrene Seeoffiziere, dem, der es hören will, in's Ohr zu flüstern, daß die Kardinaltugenden des Seemanns, ernste Besonnenheit, Ruhe, Reinlichkeit und Disziplinsinn, diesen Leuten sehr schwer beizubringen, Plappern und Lügen ihnen aber niemals abzugewöhnen seien.

Darum würde auch die österreichische Regierung ihr Ziel verfehlt haben, wenn die Staatsbahnausführungen von Siveric nach Sebenico und Spalato wirklich Nothstandsbauten und nicht Mittel zu jenen ganz anderen Zwecken hätten sein sollen, von

denen in Dalmatien die Vögel auf den Bäumen singen. Nichts Absurderes in der That, als diese Bahnen, die in Ländern, wo die Zeit absolut werthlos ist, durch öde Gegenden, von öden Binnenorten nach lebensarmen Seestädten, aus Kohlendistrikten, wo es keine Kohle gibt, die diesen Namen verdient, nach Häfen führen, wo es keine Schiffe gibt, welche die sogenannte Kohle verladen wollen; diese Bahnen, neben denen der Morlake, der viel Zeit und gar kein Geld hat, ruhig auf seinem Esel hertrabt.

Völker, die keine Bedürfnisse haben und durch Menschenalter noch keine haben werden, wie die dalmatinischen Morlaken, kann man nicht durch Arbeit erheben. Der Morlake arbeitet zwei Tage und zecht dann fünf Tage, und wenn der Ingenieur den unbrauchbaren Burschen zum Teufel jagt, schießt er ihn aus dem Busche an oder schlägt einige Hektaren Staatsforst oder Wein- und Oelpflanzungen aus Rache nieder! Aber der Eisenbahnverdienst läßt behaglicher trinken und faulenzen als je zuvor. Das sind die Segnungen der Nothstandsbauten.

Und auf dem „Korso“ sehen die lungernden stattlichen Kerle in ihrer bunten Nationaltracht mit dem rothen Mützchen, das den Schädel so wenig schirmt wie das „kommentmäßigste Studenten-Cere-

vis", blauen Jacken mit großen silbernen Knöpfen, rothen Westen und buntbenähten, engen Hosen prächtig genug aus; da wogen im warmen Licht des Sommerabends um sie her die emsigen Frauen, malerisch, selbst im Gehen, mit Spindel und Kunkel spinnend; braun und weiß bekuttete, faunisch-lachende Mönche; gravitätische Albanesen aus der wunderlichen Albanesenkolonie bei Zara, mit Turban und buntem Gürtel, bis an die Zähne bewaffnet, wahre, herrliche Arnautengestalten; modern toilettirte Damen am Arm pflanzerhaft gekleideter Ausländer, und dazwischen durch schlüpfen, so schlank, blank und „fesch", wie sie nur die Ringstraße in Wien aufweisen kann, zierliche Grisetten, Näh- und Putzmachermädchen in selbstfabrizirtem allermodernstem Habit. Da fehlt die glatte Taille „à la cuirasse" nicht und nicht die engstmögliche tunique und wahrlich auch nicht der üppig schlanke Wuchs und der kleine Fuß der Wienerin — und nur die Köpfchen sind mit Schleier und Schleifen etwas südlich-orientalisch zurecht gemacht.

Und das wandert am Sonntag Abend in der kaum zehn Fuß breiten Straße dicht gedrängt auf und nieder, unablässig, viele Stunden lang, immer wieder sehend und gesehen — das einzige kurze

Vergnügen der ganzen Woche genießend, lachend, vergnügt! — Welche Genügsamkeit des Lebensgenusses in diesen fernen Provinzstädten! Und wir wandern schon mit! — immer auf's Neue schlägt sich das Auge entzückt auf, wenn wir den kleinen Domplatz betreten. Bei jeder Wiederkehr hat das liebliche gebaute Wunder, der Dom, ein neu Gewand von Licht und Duft angelegt, und immer kleidet ihn das am besten, das er gerade trägt. Noch eben hob er leuchtend seine zarten weißen Konturen gegen den tiefazurnen Abendhimmel ab, dann übergoß den Marmor, bis in die zartesten Maschen des Filigranwerkes seiner lombardischen Gothik, der Abendhimmel mit allen Tinten von Gelb durch Purpur bis zum tiefsten Violett — und jetzt beginnt das bläuliche Licht des großen, südlichen Mondes an seinen tausend zierlichen Gliedern herabzurinnen, und, wie aus Silber gegossen, ragt er, der wunderschöne, unbegriffene fremde Gast aus ferner Zeit und ferner Kultur, empor aus dem Morlaken- und Albanesengewimmel und den Tönen des vino nero hinauf in den südlichen Himmel mit seinem dunklen Stahlblau und seinen wunderbaren, ruhig blinkenden Sternen.

Wie seltsam, daß nicht längst unter dem gold-

gelb und weiß gestreiften Zelte vor dem Café, das in den Räumen des zierlichen Baues der alten venetianischen Procurazia aufgeschlagen worden ist, kunstlüsterne Touristen und emsige Vedutenmaler schwärmen und pinseln, die so geschickt sind, das Unsehenswürdigste in berühmten Orten aufzustöbern. Ja, nicht einmal der Dunkelkasten des armseligsten Photographen ist zu sehen, der das zauberische Konterfei des Domplatzes auf seine rußige Platte brächte. Und welches Bild am Morgen! — Die schlanken venetianischen Säulen des Vordachs der Procurazia rahmen es uns ein. Im hellgelben Morgenlichte, fast durchsichtig wie auf Glas gemalt, schwingt sich die leichte Architektur des Domes in das tiefe Luftblau hinein. Davor auf dem geplatteten saubern Domplatze klirrt Schloß und Kette an einem zierlichen, venetianischen Ziehbrunnen. Ein österreichischer alter Soldat hat die Cisterne (Sebenico hat nur Cisternenwasser) aufgeschlossen und theilt Wasser aus — gravitätisch, grob und doch schmunzelnd, unter die braunen, hübschen, buntbemiederten Mägde, die, mit plumpen Amphoren auf dem Kopfe, ihn plappernd, lachend, schäkernd umdrängen. Bunte heitere Staffage zum hellen Bilde des heiter-schönen Gotteshauses dahinter, der

breiten Treppenstraße, die sich nach dem Meere hinab senkt, der bunten Stadt, die sich nördlich übereinander am Felsen aufbaut. Die Kirche bildet ein schlankes Schiff mit kurzem Querschiff, über deren Kreuz sich eine achteckige, emporgestreckte Kuppel von unnachahmlicher Grazie und Elastizität der aufstrebenden Linie erhebt. Kein Holz, kein Eisen befindet sich an dem phantastischen Baue, zu dessen Dachstuhl und Dach selbst die dinarischen Alpen hellgraue, balkenförmige Platten liefern mußten. Das Westportal mit drei Gurten reichster Arabesken in einer dichtgedrängten Reihe trefflicher, kleiner Heiligenbilder, gehört zu den schönsten Perlen venetianischer Gothik. Darüber leuchtet eine reich gegliederte Rosette mit üppigen römischen Elementen. Die Verhältnisse des dreischiffigen Innern (rundbogiges Hauptschiff mit spitzbogigen Nebenschiffen) sind von fesselnder Schönheit; der Aufbau der Kuppel auf den Rundbogen des Kreuzes der Schiffe interessirt durch seine Kühnheit. Ueber den Seitenschiffbogen zieht sich ein Sims originellster Art aus üppigen Fruchtgewinden hin, der sich trefflich von dem dunkelgelben Marmor der Wände, von weißen Pilastern durchsetzt, loshebt.

Eine zierlich durchbrochene Marmorbalustrade scheidet das Hochchor vom Schiff. Reich aus dunklem Holz geschnitzt, rankt sich die Kanzel an einem weißen Pfeiler empor, und Blumen und Lichter und Gold und Sammet schmücken, in edlerem Style als sonst wohl der Fall, die Nebenaltäre aus buntem Marmor, die selbst schon Schmuck sind.

Den ganzen edel zierlichen Bau aber füllt die südliche Sonne durch die bunten Fenster der Kuppel mit farbigem, warmem, traulichem Licht. Wäre es nicht zu gewagt, müßte man diese holde Kirche, um ihre ganze Erscheinung mit einem Worte zu charakterisiren, nicht das Haus des Herrn, sondern das Boudoir der Mutter Gottes nennen.

Der Schalk hat den edlen Erdenker des Baues beim Zeichnen jenes Simses in den Nacken geschlagen, der das hohe Chor außen, dicht unter den Fenstern, in doppelter Mannshöhe vom Boden, umgibt. Dasselbe besteht aus den dichtgereihten Porträtköpfen der Männer, deren Andenken stark war zur Zeit, als der Sims gelegt wurde. Und der Meister ist ein strenger, rechtgläubiger eifriger Herr gewesen, denn er hat die, welche die katholische Kirche liebten, heiter und beglückt aus dem Hochchor blicken lassen; die Ketzer, Denker und Dichter aber schauen

schier darein, als tauchten sie aus dem Fegefeuer hervor, so Luther, Dante, Savonarola. Der neue Restaurator der Kirche hat den Scherz im gleichen Sinne fortgesetzt, indem er einige verwitterte Köpfe durch zeitgemäße ergänzte. Selig lächelte da der Kaiser Max von Mexiko und Pio Nono aus dem Paradiese, während Bismarck's und Cavour's Gesichter nicht gerade von den Freuden des Himmels zu erzählen scheinen.

Im lachenden Sommermorgenfrühlicht gleitet der Dampfer auf dem leicht gerippten Blau des Meeres zwischen den Skoglien dahin.

Die Insel- und Klippenwelt der Skogliengruppen, die unter dem Namen Incoronata, Zuri, Kapri und Zlavin begriffen werden, zieht, sich rasch verschiebend, vorüber wie die Wandeldekoration einer Opernbühne.

Oft windet sich der Dampfer durch kaum straßenbreite Felsensunde, die dann wieder in die Fläche von großen Binnenseen auseinanderfließen. Zwischen zackigen Höhen hinaus, die auf dem Wasser zu schwimmen scheinen, gelingt hie und da der Ausblick auf die tiefazurne Unendlichkeit des Meeres. Die Skoglien sind nichts Anderes als die Fortsetzung der dinarischen Alpen und des Welebit, mit

ihren zackigen kahlen Karstkalkgipfeln, unter das Meer.

Diese tauchen in tausend Gestalten, als flache oder gehobene Inseln, als lange Rücken, stolze kühne Höhenzüge, zackiges Gebirg und Geklipp aus der krystallenen Flut empor, an Größe und Höhe abnehmend mit der Entfernung vom Festlande, alle aber in den warmen, wechselnden Farbentönen des Kalkfelsens, vom tiefen Rostbraun und Grau, bis zu dem Goldgelb und lichten Ockerglanz der Klippen von Ragusa. Diese Töne kommen in vollster Sattheit auf dem Streifen zur Wirkung, der den Fuß jeder Skoglie umgürtend, breiter und höher ist, immer aber aus um so wilder zerklüfteten, kräftiger zerschmetterten Steinblöcken besteht, je weiter die Skoglie draußen im offenen Meere steht.

Diesen Gürtel wäscht die unermüdliche Brandung rein von jeder Vegetation und der Verwitterung, die sonst den Glanz der Farbe des Gesteins abschwächt; unablässig bröckelt sie Felsgeröll herab und unternagt den Fuß der festesten Gesteinswand, so daß auch diese endlich donnernd, in gigantischen Blöcken, in die erwartende Flut stürzt. So zeigt sich immer auf's Neue am Fuß der Skoglie der frische, farbenglänzende Bruch der Gebirgsart.

Es gehört zu den anmuthigsten far-niente-Thätigkeiten der Küstenfahrten, das Spiel der Nixen und Wassergeister bei ihrer Arbeit am Gestein zu belauschen. Wie sie in schneeweißen Schleiern im Geklüft rothbrauner Felswand emporschießen; oder zwischen Blöcken hochaufspringen, die wie aus Gold gegossen in der Flut liegen; oder ihre grünen und krystallenen Gewänder über dunkles Geklipp schleppen, das gleich darauf sein ernstes Gesicht wieder durch die leuchtenden, rinnenden Falten hebt.

Immer aber ist die Harmonie in der Färbung von Flut, Schaum und Fels von zauberischer Wirkung. Kaum weniger reizvoll ist der Wechsel der Klänge, Schalle und Töne, dessen man, freilich nur im Ruderboote in den Skoglien hinfahrend, froh werden kann. Die Woge, die, angesammelt und aufgebäumt, in der Felskluft donnert, dröhnt mit sonoren Orgeltönen in der tief ausgewaschenen Höhle, plaudert melodisch zwischen dem Gestein, murmelt am flachern Gestade, und lacht beim Ueberspringen der ungefügen Blöcke, immer aber melodisch die Sprache des Meeres zum Fels redend.

Die Skoglien Dalmatiens sind die Scheeren Norwegens mit dem Glanz des Südens überströmt, aber zugleich auch in das Kleine und Zahme über-

setzt. Wo dort der Ozean seine tausend Meilen weit herrollenden, ungeheuren Flutwellen über Klippenreihen von ernst dunklem Granit, breiter als das ganze adriatische Meer, hindonnert, deren Gebirgsfortsetzung sich in unermeßlichen Gletscherfeldern verliert, nimmt hier der farbenleuchtende Fels den Anprall der blauen, südlichen Woge auf, den selbst der Wintersturm, wie die Brandungskennzeichen am Gestein ausweisen, kaum bis zu einem Bruchtheile der Gewalt anpeitschen können, mit dem der enorme Wellengang ausgebreiteter Meere mit starker Flut an den Küsten tobt.

Von der Zahmheit des Meeres und der Luft in der Adria leistet auch die Bauart, Betakelung und Ausrüstung der Fahrzeuge, die sie beschiffen, in ihrer Dünne und Leichtigkeit Zeugniß. Die drontheimer Nordland-Yacht verhält sich an Bau und Spierengliederung zum Trabakel Dalmatiens wie der Atlantic zum Quarnero. Die fast völlige Abwesenheit der stündlich das Fahrwasser ändernden Ebbe und Flut sichert dem dalmatischen Schiffer beim Sturme die immer offene Zuflucht hinter seinen Skoglien, während die Tücken jener kosmischen Erscheinungen den Nordlandsschiffer hinter seinen Scheeren hervor in das offene Weltmeer, mit seinen

langen Nächten, tiefen Wolken, Nebeln und Wogenbergen hinaus treibt. Darum verschwinden auch weit und breit die so wenig für Abwetterung schwerer See organisirten, dalmatinischen Fahrzeuge hinter den Klippen, sobald der Sirocco oder die Bora das Meer ordentlich kochen macht.

Diese Verschiedenheit der Anschauung von Meer und Wetter kam daher auch in einer charakteristischen Antwort zum Ausdruck, die der Nordseelootse, der im Jahr 1864 zur Führung der österreichischen Flotte in den dänischen Gewässern bestimmt und befehligt war, sie, um ihre Manövrirmethode kennen zu lernen, von Pola aus zu begleiten, sich bemüßigt fand, einem an Bord des „Kaiser" befindlichen Erzherzoge zu geben. Es blies ein heftiger Sirocco, die Schiffe arbeiteten schwer, aber der Himmel war hell und blau, die Sonne und der Horizont klar. Der Prinz trat an den alten Mann heran, der in deutscher Sonntags-Lootsentracht, mit Cylinderhut und Frack, unthätig und ruhig das Kämpfen des Schiffes betrachtend, sein Priemchen im Backen, auf der Kapitänsbrücke saß. „Wäre es nicht räthlich," fragte der Prinz, „bei dem schlechten Wetter hinter die Punta d'Ostro zu laufen und es dort abzuwarten?" — „Kaiserliche Hoheit," er-

wiederte der alte Seebär, ehrerbietig den Cylinder ziehend, „es gibt kein schlechtes Wetter, so lange die Sonne scheint.“ —

Als Binnenmeer charakterisirt sich die Adria auch durch die Unscheinbarkeit ihrer animalischen und vegetabilischen Belebung. Da wächst dem sich über Bord auf die krystallene Flut Beugenden, nicht wie in den vom Golfstrom berührten Gewässern, ein Palmenwald von großen, breit- und langblättrigen Tangen entgegen, zwischen dessen Geäst bunte Quallen und blitzende Fische und anderes Gethier tausendfältiger Gestalt hindurch schlüpfen wie die Vögel im Forst; von den Klippen hängt nirgend der purpurne, saftgrüne und goldgelbe Riesenbart von Seegräsern und Schlinggewächsen herab; die Brandung rollt keine Muscheln oder Seesterne an den Strand. Spärlich umkreisen Möven weniger Gattungen das Schiff. Melancholisch ist die Oede des leuchtenden, azurnen Horizonts, über dem fast nur die Segel armseliger Küstentrabakel und dann und wann der Rauchstreif eines Lloyddampfers schweben, höchst selten nur das stolze Segelgewölk eines Vollschiffes, oder der dunkle Körper eines überseeischen, fremden Dampfers auftaucht.

Hingegen zeigt die Oberfläche der Inseln und

Skoglien reicheres Bebauungsleben, freundlichere Bewohnung, als die sprüchwörtlich gewordene Kahlheit Dalmatiens erwarten läßt.

Freilich ist das immerhin spärliche Kulturbild auf denselben von modernem Datum! Die Kahlheit hingegen ist historisch, ist die Fußspur der verworrensten, unfruchtbarsten Geschichte, die das Becken irgend eines schönen Meeres je verheert hat. Auf den Küsten der Adria haben seit Jahrtausenden Civilisation und Barbarenthum gerungen. Beide aber, mögen sie nun von Griechen, Römern, Venezianern, Franzosen oder Oesterreichern, oder von Sarazenen, Türken, Gothen oder Morlaken getragen sein, haben ihren Boden ausgesogen, ihre Wälder geschlagen, ihre Quellen versiegen lassen. Die Hauptfläche vom Bilde Dalmatiens nimmt die Kahlheit ein.

Ob diese nun aber den bösen Luftdämon, die Bora, gezeugt und gelockt, der jetzt der schlimmste unter den elementaren Feinden der Bodenkultur in Dalmatien ist, oder ob derselbe von jeher der Geschichte half, das Land öde und kahl zu treten, ist unbestimmbar. Gewiß ist, daß der Kampf mit ihm Alles, was an Thätigkeit, Fleiß und Ueberlegung im Morlaken ist, aus diesem herauslockt. Wenn

man sieht, wie auf den Skoglien sowohl wie an der Felsenküste, jedes vor der Bora gedeckte Winkelchen, jede Vertiefung, in der während des Laufs der Jahrhunderte eine dünnere oder dickere Schicht Humus, oder auch nur mit Vegetationserde durchdrungenes Geröll, sich ansammelte, mit Oelbäumen und Reben, hie und da auch mit Forstgewächsen bepflanzt ist; wie man überall da, wo der Schutz des Terrains gegen den Windgeist ungenügend war, mit großer Mühe in seiner Richtung hin Mauern und Gestein aufschichtete, oder Gerölldämme schüttete; möchte man an dem Ausspruche zweifeln, den ein berühmter Slavenführer zur Charakteristik seiner Landsleute in Form einer kühnen Ellipse gegen mich that. „Meine Stammesgenossen," sagte er, „sind nicht dumm, aber die Faulheit leistet ihnen dieselben Dienste."

Gewiß ist, daß die Lapidarschrift dieser Schutzmauern, welche in krausen Zügen an die Küsten des Festlandes und der Inseln Dalmatiens hingeschrieben ist, und zwischen deren Schnörkeln ein sonst unmögliches Leben grünt, von nicht völlig latenter Arbeitskraft der Bevölkerung Kunde gibt.

Freilich, und dieß ist die Kehrseite davon, wird die Tugend der Arbeit, wie bei allen im Verfall

begriffenen Völkern, nicht von den Männern, sondern fast nur von den armen, sklavenartig gehaltenen Frauen ausgeübt, deren sauerem Mühen der „freie Mann" schmauchend zuzusehen pflegt. Die Vorsorge, welche auch das kleinste Fleckchen Erde auf kahlen Inseln mit solchem Mauerkreise umgibt, verleiht der Szenerie derselben oft den Charakter einer Mond-Ringgebirgslandschaft.

Hie und da beginnt auch die von der Bora abgekehrte Seite einer Skoglie sich mit Gebüsch und Niederwald zu bedecken, wenn die Besitzer derselben klug genug waren, zu prüfen, ob ihnen diese Bewaldung oder die Ausnutzung der dürftigen Ziegen, die er sonst auf der Insel hielt, mehr Vortheil bringe.

Ein Distrikt, wo dieß allerdings wohlfeilste und bequemste Hausthier noch gezüchtet wird, ist für die Bewaldung verloren, da gegen den Zahn dieses, alle jungen Baumschößlinge vernichtenden Kletterthieres weder Zaun noch Mauer schützen.

Die Ortschaften der Skoglienstrecke im Quarnero und bis Sebenico hinab liegen zum großen Theil, recht traulich anzuschauen, in grüne Winkel der Inseln geschmiegt, zum Theil kühn amphitheatralisch um Buchten oder an Felshängen empor aufgebaut,

so Cherso, Lussin piccola, Zara vecchia und andere. Ersteres besonders ruht, in ganz mit Oliven- und Mandelbäumen bewachsenem, großem grünem Thalkessel, dessen Grund das Meer zu herrlichem Hafen füllt, anmuthig genug, und bietet das interessante Bild einer wohlhabenden, zur Zeit der venetianischen Herrschaft erblühten Küstenstadt. Um ein tief in die Stadt geschobenes, klares Bassin gruppiren sich zart-buntgefärbte Häuser mit venetianischen Jalousieen, Schornsteinen, Balkons und Dachgalerieen, zwischen die sich, häufig genug, ein Monument echt venetianischer Architektur schiebt. Ostwärts vom Meere liegt ein freundlich stiller Campo santo, die edle Porta maritima könnte von Sanmichele gezeichnet sein, und die Agentur des Lloyd ist ein so zierlich kleiner, venetianischer Palast, daß kein Kanal Venedigs sich dessen zu schämen hätte.

Das ist der Charakter dieser Küstenstädte alle, in deren trefflichem Plattenpflaster, guter Kanalisirung und Bewässerung und zierlichem Glanz ihrer alten Munizipalgebäude sich die praktische Pracht der mächtigen Handelsrepublik, unter der sie erblühten, spiegelt; freilich im trüben Medium heutigen, morlakisch-italienischen Schmutzes.

Malerisch und interessant vervollständigt sich

das Bild, welches die wilde Geschichte Dalmatiens für die Nachwelt in Monumenten gemalt hat, durch die fast zahllosen Reste und Ruinen von Befestigungen, welche die Höhen der Skoglien an allen bedeutsamen Punkten krönen. Ihre Bauart und ihre Lage erzählen beredt von den unablässigen Kämpfen zu See und Land, deren Schauplatz Dalmatien, deren Zweck Raub und Drang war, gleichviel ob es der Handelsgaleone galt, die sich durch die Klippen wand, oder der fremden Kriegsflotte, die in einem der zahllosen, schönen, natürlichen Häfen ankerte, oder gar dem Besitze des ganzen Landes. Im bunten Wechsel der Jahrhunderte ziehen, in der langen Reihe dieser Reste, pelasgische und griechische Mauerspuren, römische Castra, venetianische Castelli, sarazenische Burgen, mittelalterliche Raubschlösser, ungarische und französische Forts und österreichische Bastionen, deren Errichtungsperiode bis in die allerneueste Zeit reicht, vorüber, jedes als eine Spur, wo ein Volk den Fuß einstemmte zum Widerstande gegen den Andrang des andern. Es sind Schöpfungen, in denen Schweiß und Blut von Generationen und zahllose Millionen begraben sind, und von denen keine — auch die neuesten strategischen Errichtungen nicht ausgenom-

men — keine mehr irgend einen Werth hat, als die Szenerie frappant zu dekoriren, und den ganzen Streifen Europas, vom Quarnero an bis hinab nach Korfu, als Raub- und Kampfgenist, als die Reibungsfläche zu charakterisiren, auf der siebenzig Menschenalter hindurch die ungeheure Friktion zwischen Orient und Occident stattfand. Mitten in den glanzvollsten und poetischesten Theil dieser grausen Kampfgeschichte, wie mitten in eine lebendig gebliebene Provinz des alten, todten Venedig, fährt man hinein, wenn das Schiff den Kanal von St. Antonio vor Sebenico durchgleitet.

III.

Der Katarakt des Kerka.

Das spaltenreiche Gestein, welches man nach jenem rauhen Gebirgsstocke zwischen Laibach und Triest mit dem Namen Karst-Kalk bezeichnet, bildet vom Welebit bis nach Budua hinab den ganzen Westabhang Dalmatiens. Seine Physiognomie ist durch die Zerklüftung im Größten bis zum Kleinsten charakterisirt. Vom Scheitel bis zum tiefsten Fuße millionenfach zerspalten sind die gewaltigen Gebirgsstöcke des Welebit, der dinarischen Alpen, der Bocche di Cattaro, — und wenn ihr den Stein aufhebt, den euer Fuß bei Seite stößt, so durchziehen ihn klüftige Risse. Dieser Spaltenreichthum macht das obere Dalmatien zu einem der wasserärmsten Länder des europäischen Kontinents, denn die gewaltigen Regengüsse, mit denen es die Kondensation der Verdunstungen des adriatischen

Meeres am kalten Hochgebirge überschüttet, donnern zwar in tausend Schluchten als momentane Katarakte, aber lassen im Lande, wenige Stunden nach ihrem Fall, kaum einige Pfützen kalkigen Wassers zurück. Der Wassermangel in Dalmatien ist so groß, daß die dort neugebaute Eisenbahn das Wasser, das ihre Maschinen brauchen, vom Kerkabecken bei Sebenico aus, auf die Stationen hinausleiten, oder in besonderen Reservoirfuhrwerken ihren Zügen beigeben muß. Die kaum einige Meilen weit von den stärksten Quellen Europas liegenden Städte Sebenico und Ragusa leben von Cisternenwasser der schlechtesten Art. Der weitaus größte Theil der Niederschläge in Dalmatien verschwindet in zahllosen unsichtbaren Schluchten und Rissen im Boden.

Diese großen Wassermassen rinnen in unterirdischen Klüften bis zum Meere fort und bilden dann, ganz in der Nähe der Küste zu wahren Fluten gesammelt, jene, nur Dalmatien eigene Erscheinung von Flüssen, die, kaum einige Kilometer lang, fast bis zu ihren Quellen hinauf schiffbar sind.

So die wunderbare Omblaquelle bei Ragusa, die gewaltige Quelle im Hafen von Cattaro, die sogar das Salzwasser durch die Kraft ihres Aus-

flusses von sich stößt; so vor allen der Kerkafluß, der, $1^1/_2$ Meilen hinter Knin in den dinarischen Alpen entspringend, nach einem Laufe von kaum 7 Meilen Länge sich mit einer Wasserfülle in das Meer ergießt, welche der des Rheins bei Schaffhausen wenig nachgeben dürfte.

Wir, der liebenswürdige Ingenieur der dalmatinischen Bahn Herr K. und ich, rückten am 12. Juni aus, die Katarakte, welche dieser Fluß bei dem alten Scardona bildet, zu besuchen. Der Himmel war grau und lag tief auf dem Fort Barone hinter Sebenico, als wir nach frugalem Frühstück, im Café della Procurazia angesichts des köstlichen Domes eingenommen, nach der Marina hinabstiegen.

Dort erwartete uns ein breites, gutes, zierlich blau angestrichenes Morlakenboot, in dem vier Prachtexemplare des schönen autochthonen Menschenstammes unserer harrten, um uns als Ruderer zu dienen. Man konnte nicht leicht etwas Prachtvolleres, wild-geschmeidig Eleganteres sehen, als diese vier Morlakengestalten, alle wie in einer Form gegossen. Ich sah nie schlankere Hüften, kräftigere Beine, athletischere Schultern an vier beisammenstehenden Männern. Drei davon hatten blaue

Augen und alle schauten uns mit jenem träge-intelligenten, gutmüthigen Blick und Ausdruck an, der dem Südslaven eigen ist, so lange nicht seine Leidenschaften in das Spiel kommen. Kaum die ordonnanzmäßigste Uniform kann vier Mann übereinstimmender kleiden, als ihre Nationaltracht die Morlaken der Gegend von Sebenico. Bei der Betrachtung dieser fast ganz vollständigen Gleichförmigkeit, mit welcher die Nationaltracht von den Völkern getragen wird, deren Lebensthätigkeit seit Jahrhunderten wechsellos verläuft, wird es deutlich, daß die antiken Heere, trotzdem die Uniformität bei ihnen nur in der Bewaffnung bestand, wahrscheinlich vollständig den Eindruck offiziell uniformirter Truppen gemacht haben mögen, und daß die Gleichförmigkeit der Nationaltracht ihnen einen großen Theil der Vortheile brachte, welche mit der modernen Uniformirung verknüpft sind, die, wie bekannt, als Prinzip, erst das große organisatorische Talent Gustav Adolph's in die Kriegskunst einführte.

Unsere Ruderer trugen das bunte, der studentischen Cereviskmütze ähnliche dalmatinische Käppchen, blaue, weiß soutachirte Hosen und Jacken, und an letzteren die großen kugelförmigen, reich verzierten, an silbernen Kettchen herabhängenden Knöpfe, an

deren Größe und kunstvoller Arbeit der Wissende den Wohlstand und den Familienstamm des Besitzers erkennt; weiße, faltige Hemden, und darüber die braune, reich in bunten Mustern benähte Jacke, die sehr selten angezogen, aber meist in den verschiedensten Variationen über die Schulter gehängt oder geworfen, die Morlakengestalten so malerisch und farbig drapirt.

Bald war unser, von Herrn K. vortrefflich versorgter Fouragekorb wohl untergebracht, wir hatten, in unsere Mäntel gewickelt, im Boote Platz genommen, jeder der Ruderer hatte eine gewaltige Bauchflasche, mit Hanfnetz überstrickt und mit schwerem Vino nero gefüllt, vor sich in's Boot gelegt, und dann begannen die vier Kraftgestalten die Ruder zu rühren. Sie ruderten stehend, die Pinne der sehr langen Ruder vor sich her stoßend, mit einer Gleichförmigkeit und einer Ausdauer, die fast etwas Peinliches für den Zuschauer hatte. Fünf volle Stunden lang unablässig, kaum minutenlang durch einen tiefen Zug aus dem Weinkruge unterbrochen, währte das grazie- und kraftvolle Vor- und Rückwärtsschwingen der schönen Männergestalten, wie das Oszilliren einer Schiffsdampfmaschine.

Ich hatte Aehnliches, und Größeres noch, nur

einmal vorher in der Leistung von acht norwegischen Ruderern erlebt, die uns 11 Stunden lang ununterbrochen, zu vier nur einmal sich ablösend, gegen den mächtigen Wellengang des Sognefiord von Lördalsören nach Bergen förderten. Die vom Willen beseelte Muskel des Menschenkörpers ist eben stärker und ausdauernder, als die getriebene des kräftigsten Thieres.

Das Boot glitt rasch durch ein breites, kahles Felsenthal dahin, dessen Grund das smaragdgrüne Wasser der Kerka in einer Breite von oft mehreren hundert Klaftern und in einer Tiefe füllte, die das Hinaufsegeln größerer Seefahrzeuge bis fast nach Scardona, mehrere Meilen von der Mündung, gestattet.

Oft streifte das Boot, um der Strömung auszuweichen, fast den steilen Felsenhang des Thales und dann muthete es eigenthümlich an, aus den Spalten des kahlen Felsens die Ziersträucher hervorquellen zu sehen, deren Pflege daheim im Garten uns manchen Schweißtropfen und im Treibhause manchen Gulden dafür gekostet hat, daß ihnen heimisch zu Muthe sein sollte. Der Johannisbrodbaum, der Knallschotenstrauch, der Oleander, der Kapernstrauch hängen hier mit ihren köstlichen Blüten

über dem öden Gewässer, und oft wenn der Wind durch eine Schlucht herabstrich, wehte ein wunderbar gemischter Duft von Blütenmassen, die niemals ein Auge zwischen ihren Felsenklippen sieht, herab und über die leere Wasserfläche hin.

Ungefähr 10 Kilometer von Sebenico verflachen sich plötzlich die felsigen Ufer der Kerka und das Boot gleitet in ein breites, von diesem Flusse gebildetes Seebecken hinaus, das ein gar lachendes Bild bietet. Es ist dieß der See von St. Proklian. Sanfte Uferlehnen sind mit Oel- und Weinpflanzungen lieblich in silbergrau- und goldig-grüner Schattirung bedeckt, zwischen denen wohlgehaltene Häuser und Höfe weiß hervorleuchten. Nordwestlich aber, mitten im See, scheint ein stattliches Kloster, Sto Spirito, auf seinen smaragdenen Gewässern zu schwimmen. Das Boot kreuzt den See und läuft in einen engeren Kanal im Osten desselben ein, den wieder schroffere Felswände kahl begrenzen, um nach einer halben Stunde, in freundlicher baumumstandener Bucht, vor dem kleinen Molo von Scardona anzulegen.

Das Städtchen ist uralt, schon Plinius nennt es den Hauptschandelsplatz Liburniens, doch gehören die kühnen Ruinen auf einem Felsenhang am Süd-

ende der Stadt einer nachrömischen Epoche an. Die wilden venetianischen, türkischen, französischen, ungarischen Stürme, die über Dalmatien hinbrausten, haben auch Scardona mit Brand und Eisen mehrfach vom Erdboden hinweggefegt. Immer ist es rasch wieder aufgeblüht und erst wirklich verarmt, als es sich von der Zerstörung durch die Franzosen 1809 mit 24,000 Dukaten loskaufen mußte. Jetzt hat der ältere Theil den Charakter einer altitalienischen Landstadt, und nur die Mauern der uralten Kirche, einer Basilika von edlen, einfachen Verhältnissen, zeugen davon, daß sie alle Leiden des Orts überdauert haben. Eine kleine Vorstadt frappirt durch ihren fast ganz nordisch-freundlich-saubern Typus. Die hellen blanken Häuserchen hier könnten auch an der Elbe oder der Moldau stehen.

Wenn das Boot Scardona verläßt, hört man, erst in den Pausen der Ruderschläge leise und murmelnd, dann immer voller und sonorer den Donner des Kataraktes, der sich von dem grandiosen Tone, welcher jedem großen Wassersturze eigen ist, in eigenthümlicher Weise unterscheidet. Ich gewann es über mich, dem Falle den Rücken zuzukehren, bis das Boot dicht davor von seinen Reflexwogen geschaukelt wurde, und konnte daher meine Aufmerk-

samkeit der „Stimme des Katarakts“ ungestört zuwenden. Diese ist nicht ein einziger großer Schall, sondern sie scheint ein vielfältiges Echo in sich selbst zu hegen, abgesehen von den Wiederhallen, mit denen das ganze Felsenthal sich füllt. Derselbe Donner schien mir gleichzeitig mit verschiedenen Klangfarben aus verschiedenen Entfernungen zu kommen. Das gab ganz wunderbar harmonische Verschlingungen der erschütternden kosmischen Töne, die ich mir erst erklären konnte, nachdem ich den Fall gesehen hatte.

Dicht vor dem Fall erweitert sich der Kerka zu einem kleinen Seebecken, von hohen Bergen eingefaßt, das mit durcheinander wirbelnden Edelsteinen und Perlen von smaragdgrünem Wasser und Blütenreflexen und Schaumgequell gefüllt ist.

Und rings auf den Höhen hat der kühle Wasserstaub des Katarakts das üppigste Leben aus dem öden Karstgestein gezaubert. Da schießen mächtige Stämme aus anscheinend leblosem Fels, da wuchern blühende Gesträuche und Ruchgekräute, da hängen Epheu und Klematis in endlosen Guirlanden und Festons von Bäumen und Klippen — wie ein Paradies in der Karstwüste liegt der Thalkessel vor dem Falle.

Und jetzt mahnte mich Herr K.: „Der Fall liegt vor uns, kehren Sie sich um.“

Ich habe die großen Katarakte Skandinaviens, die Fälle in der Schweiz und die im Atlas gesehen, sie ähnelten sich unter einander, bei aller Verschiedenheit, mehr oder weniger; aber hier stand ich vor einem neuen Wunder dieser Art, das mit jenen nur das stürzende Wasser, und auch dieß in anderer Form und Farbe gemein hatte.

Der Riukan und Vöringsfoß sind Reste des finstern Chaos; der Staubbach ist ein Dekorationsstück für Touristen, der Rheinfall der Jugendjubelsprung des geliebtesten deutschen Stromes, der Sturz der Chiffah die Sehnsucht des Atlasschnees nach dem blauen Meere — aber der Fall des Kerka ist der riesige Scherz der Stein-, Wasser- und Blumengeister mit einander unter dalmatinischem Himmel — das Zerrinnen des Seismos unter den Küssen und Blütenwürfen der Nixen!

Der von dem anderer Katarakte ganz abweichende Charakter der Kerkafälle beruht darauf, daß es hier Wasser ist, welches aus Kalkfelsen quillt, welches über Kalkfelsen stürzt. Aus unermeßlichen Stalaktiten baut sich hier der Katarakt Lager und Sturzbett und Gerinne, wie der fallende Tropfen

Kalkwasser in der Adelsberger= oder Baumanns=höhle betende Nonnen, Altäre und Orgelpfeifen aus der Erde wachsen läßt.

Tief ergriffen stand ich vor dem Schauspiele, dessen grandioser Zug durch die unendliche Lieblichkeit, die es durchrankt, nicht herabgestimmt, sondern nur jubelnder gehoben wird.

Es war im frühen Juni; der Schnee der dinarischen Alpen schüttete noch durch das Bett des Kerka eine gewaltige Wassermasse nach dem Meer aus, welche zu der Zeit die gewöhnliche des Rheinfalles beträchtlich übertraf.

Von unserem Standpunkt aus schnitt die höchste Stufe des Kataraktes mit dem Himmel ab, so daß die breite, kochende, donnernde, hochaufspritzende, aus Smaragdgrün und Schneeweiß gemischte Masse mit unwiderstehlichem Impulse sich direkt aus dem tiefen Azur des Himmels herauszuwälzen schien — eingehegt rechts und links von mächtigem Geäst gewaltiger Platanen und Pappeln und dem zierlichen Gefieder des haushoch, fein und graziös in die Luft emporgeschossenen spanischen Rohrs, und dem starren Blätterwerk der Oleandergebüsche, in dem Stämme von fast Mannesstärke ragen.

Und zwischen den Wurzeln quoll es vor —

und zwischen den Stämmen brach es durch — allenthalben in großen Fällen und Kaskaden und Kaskatellen und Wasserstrahlen und Wasserfäden — der Boden des ganzen südlichen Waldes, der in Urfrische, wie eben aus der Hand des Schöpfers hervorgegangen, die Felsenlehnen des Katarakts bedeckt, ist von Nymphen und Oreaden durchwimmelt, durchschlüpft, durchkrochen, alle emsig nach dem sonoren Donner des Hauptfalles hineilend. Die eigenthümliche Musik, die aus diesem heraustönt, wurde mir erklärlich, als ich die, um mich so auszudrücken, „Struktur" des Katarakts erkannte.

Das Wasser desselben stürzt die ungefähr 40 Meter Höhe des Falles in einer Breite von ungefähr hundert Meter über fünfzehn unregelmäßig angeordnete, aber ziemlich weit hinter einander liegende Stufen herab, so daß der Ton jedes der Theile des Falls, vom andern getrennt, zu unserem Ohr gelangt. Da nun jeder dieser Töne nach der Höhe des Sturzes und der Form, in der die Wassermasse sich ergießt, ein anderer ist, so entsteht aus ihrem Tutti eine überaus wunderbare Klangwirkung.

Diese wird durch eine der Erscheinungen noch verstärkt, die, dem Kerkafalle spezifisch eigenthüm-

lich, demselben eine so ganz individuelle Physiognomie gegeben haben.

Die Erscheinung hat ihren Grund in der oben schon angedeuteten tropfsteinbildenden Eigenschaft des Kerkawassers.

Dieß Wasser hat seinem Felsenbette dessen Rauhigkeit genommen, seine Vertiefungen ausgefüllt, die Ritzen mit Stalaktiten verkittet, die Kanten gerundet, so daß die Felsenstufen, über die es stürzt, fast riesigen glatten Polstern gleichen, welche die Wassermasse mit wahrem Behagen überschlüpft. Nichts hier von dem wildem Geklipp, den schneidigen Steingraten, welche die Wassermassen anderer Katarakte zerreißen und sie wie im rasenden Zorn durch einander stürzen. Aber was der Fall vielleicht dadurch an wilder Schönheit verloren hat, das gewinnt er an Zauber der Farbenwirkung.

Krystalldurchsichtig gleitet die smaragdene Wassermasse über das bunte Stalaktitenwerk der Stufen darunter herab, mit tiefblauen Reflexen des südlichen Himmels, und am Fuß jeder Stufe sich donnernd in Schneewasser und Gischtstrahlen des Schaumes auflösend. Der Ton des Sturzes aber ist ein doppelt mächtiger durch die Resonanz der Höhlungen, welche das Wasser sich in Gestalt von

Ueberhängen der Stufen aus Tropfstein, unter jeder derselben gebildet hat.

Wenn man aber die wunderbaren hohlen und formenreichen Stalaktitengebilde, die sich der Fall durch Spritz- und Staubwasser an seinen Felshängen aufgebaut hat, als seine frappantesten und bizarr-originellsten Dekorationen bezeichnen kann, so ist gewiß die Vegetation, die er, im Bunde mit der südlichen Sonne, durch seinen befruchtenden Wasserstaub aus den Felsen, zwischen denen er stürzt, aus jedem Steinblocke, den es umspült, hervorgelockt hat, sein lieblichster und in dieser Weise einzigster Schmuck.

Da schlagen, wie purpurne oder rosenrothe und weiße Flammen, die Granat- und Oleanderbüsche aus Gischt und grünem Wasserkrystall empor, zauberische Reflexe zu einem Farbenspiel ohne Gleichen darauf weckend. Dieß erhöht seine Glorie, wenn bunte Regenbogenstücke im Sprühwasser und Sonnenschein darüber aufleuchten. Dazu hat die feuchte Luft die Lianen- und Schlingpflanzenentwicklung im reichsten Maße begünstigt. Mit großblättrigem Epheu sind die alten Stämme der Bäume belaufen und von deren Geäst und überhängendem Fels schwingen Klematis und Passionsblumen ihre langen

Ranken bis zu dem kochenden Gewässer herab. Ganz besondere Pracht in dieser Richtung entwickelt die Umgebung einer, rechts vom Hauptfall, jäh zwischen hohen Bäumen und Oleandergebüsch herabstürzenden herrlichen Kaskade, die überall sonst hinreichen würde, Touristen meilenweit herbei zu locken. Der Kerkafall ist der echte Katarakt im Süden.

Wie in Norwegen und Schweden ist hier der Wassersturz auch zum Motiv der Ansiedlung von Industrie geworden. Dort hat der Aufbau riesiger, prosaischer Fabrikgebäude, in denen zahlreiche Turbinen neuester Konstruktion mit Sägen aller Gattungen die Wälder in Bretter, Pfosten und Balken verwandeln, dem Eindrucke des Trollhätta-, des Glommen- und Sarpen- und anderer Fälle unheilbaren Schaden gethan. Hier ist die Erscheinung der halb unter hohen Bäumen versteckten kleinen Mühlen, rechts vom Falle, in denen die Blüte eines gewissen Chrysanthemum auf ebenso primitiv als praktisch konstruirten Mahlgängen mit kleinen horizontalen Wasserrädern, die der Wasserstrahl wie aus einer Spritze stoßend trifft, gemahlen wird, um zur Fabrikation des sogenannten persischen Insektenpulvers zu dienen, eine viel zu ursprüngliche, um das Malerische der Szenerie stören zu können.

Noch weniger ist dieß der Fall bei den Walkmühlen, zu denen man gelangt, indem man rechts vom Falle durch Ruchgekräute von betäubendem Arom und reichstem fremdartigem Blumenschmuck nach einem Aussichtspunkt emporsteigt, der eine anmuthige Variation von Bildern des Falls gewährt.

Eine bis fast in die Mitte des Chaos desselben hineinreichende Felsennase gestattet einen grandiosen Ueberblick über seine sämmtlichen fünfzehn Stufen in freier Totalität, während man aus dem Helldunkel einer dicht dabei befindlichen geräumigen Höhle, vor deren breiter Oeffnung flußwärts dichte Lianenfestons herabhängen, durch diese lebensvolle Umrahmung hindurch, Detailausblicke auf den Fall gewinnt, die an die Leuchtkraft von Dioramenbildern erinnern.

Hat man die Reihe jener noch tiefgrün schattig umhegten kleinen Walkmühlen durchschritten, welche das grobe Lodenfilztuch für die morlakischen Jacken und Mäntel liefern, so tritt man mit einem Schlag aus der feuchten kühlen Luft und dem duftigen Rasen und Schatten der Kerkaschlucht hinaus in das sonnenbrennende, blendende, kalksteinige Dalmatien.

Der Wagen, der uns nach Sebenico zurück-

führen sollte, erwartete uns auf der Höhe des Plateaus, in welches das Kerkathal 180 Meter tief einschneidet.

Die Höhe ist gering, aber der Pfad ist gewunden in steilen Serpentinen, die sich auf der Südseite des Thalabhanges hinziehen. Die dalmatinische Sonne stand im Hochmittag, und der Weg bestand, nach dalmatinischer Art, nicht aus Gestein oder Geschieben, sondern aus schneidigen Steinsplittern, wie Flaschenscherben, so daß der Aufsteig das Blut genügend erhitzte. Aber von der kahlen steinigen Höhe aus lag das liebliche Bild des Kerkathals wie eine üppig grüne, lange Oase im Gelb der Kalksteinwüste, vom See von Visovac an bis zum Proklianſee, vor uns da, ein beredter Lobgesang auf die allzeugende Kraft des Wassers, und Freiligrath's Oasenvers kam mir in den Sinn:

Gleich grünem Feuer glüht ihr Rasen,
Und, wie inmitten von Topasen,
Ein grüner funkelnder Smaragd.

IV.

Die Ombla, die Platanen und Dryaden von Canosa.

Ragusa ist ein Venedig en miniature, mit versteinerten Kanälen; ein Stück Venedig aus „dem Pfuhl mit dem Frosch", in die köstliche Gegend, mit dem Inselparadiese Lacroma davor, versetzt. Wenn man vom erdbebenerschütterten, blitzgetroffenen Dom aus, vor dem an Grazie der venetianischen Architektur mit jedem Gebäude der Mutterstadt rivalisirenden Palaste der Dogen (Rectori hießen sie hier) und dem ebenso schönen, alten Kaufhause (jetzt Zollamt) vorüber, den stolzen Korso entlang, durch das Thor hinaus nach der Vorstadt Pille schreitet und die meerumbrausten Bastionen des Forts St. Lorenzo, Margherita und Revelino und das Kastell auf dem Sergioberge überschaut, dann wird es glaubhaft, daß die kleine, reiche, hochcivilisirte Republik dem großen Venedig und den Türken die Zähne weisen konnte.

Durch die Vorstadt Pille, die mit Recht der Stolz der Ragusaner ist, führt der Weg nach Gravosa, dem dreiviertel Meilen entfernt gelegenen Hafen von Ragusa. Und welch' ein Weg. Zunächst in der Vorstadt selbst, wo die freundlichen Villen mit zierlichen Gärten an Felsen hängen, aus deren Spalten gewaltige Agaven und graziöse Yuccas hervorquellen, während über den clematisbelaufenen Veranden die Palmenkronen ihr zartes Gefieder wehen lassen — dann draußen auf den Höhen, mit dem Ausblicke links auf das blaue Meer und die umschäumten Bastionen, und rechts die Höhen mit köstlicher Vegetation von Oliven, Kastanien, Pinien, Cypressen, Granaten und Wein.

Von den Höhen des Sergioberges leuchteten die Zeltreihen des Lagers der aus der Herzegowina herübergekommenen Flüchtlinge herab. Gesünder als dort konnte die Luft kaum irgendwo sein, und doch wüthete böses Sterben unter den 6000 Seelen armen Volkes da droben! Seit einigen Tagen war die Zahlung der zehn Kreuzer per Kopf, welche die barmherzige österreichische Regierung ihnen täglich gewährte, eingestellt. Sie hatten immer gehungert,

jetzt starben sie eben vor Hunger. — Des Hungertyphus wegen war der Verkehr mit dem Lager verboten. Ich stahl mich hinauf — und wollte, ich hätte es nicht gethan! — Lange wurde ich das Weh nicht los. — Acht Leichen kleiner Kinder, die in einer Nacht gestorben, hatten sie auf Stroh und Zweige vor die Zelte gelegt.

An den Straßen hin lagerten die Leute mit bleichen Gesichtern, selten bettelnd, nur den Vorübergehenden mit großen, hohlen Augen anflehend. Und welch' ein schönes, stattliches Volk! Die Weiber stiegen täglich schaarenweise zum Meer hinab, die bunten Lumpen ihrer malerischen Trachten zu waschen. Oben gab es nicht einmal Wasser genug. Ein Glück, daß Feigen und Maulbeeren reif wurden.

Der Podesta von Ragusa, Conte N..., sagte mir, daß in den achtzehn Monaten, seit die Flüchtlinge dort weilten, nicht drei Diebstähle von ihnen verübt worden seien.

Gravosa ist wohl einer der schönstgelegenen natürlichen Häfen Europas. Ein herrliches großes Bassin (vor dessen schmalem Eingang ein zackiges, leuchtfeuergekröntes Geklipp, bezeichnend die Kämme [pettine] genannt, liegt), von den freundlichen Häusern des kleinen Ortes, Osterien und Land-

häusern zwischen Laubbäumen, Pinien und Cypressen, umgeben. Mitten im Bassin lag, feinbetakelt und graziös, das Flottenstationsschiff Seiner k. k. Majestät Kriegskorvette „Kerka". Ich hatte in Gravosa einen kuriosen, alten versoffenen Schiffer aufgetrieben, der bei Helgoland und Lissa mitgefochten hatte, gut orientirt war und originell genug Bescheid gab, ein amüsanter Spitzbube und „ruffiano" wie einer. Ich „charterte" sein ruppiges Boot für meine Ausflüge und nahm ihn und seinen würdigen Sohn, einen Schlingel von fünfzehn Jahren, mit in den Kauf. Ich habe es nicht bereut, denn ich habe viel über die Hallunken in ihren zerfetzten österreichischen Monturstücken und durchlöcherten Strohhüten gelacht.

Es ist ein recht echt nach südlichem Systeme befestigtes Fort, das auf der Höhe des Klosters Sta Croce liegt, um welches man, aus dem Hafenbassin von Gravosa fahrend, rechts in das Omblathal einbiegt. Seine Hauptstärke besteht in undurchdringlichen Stachelhecken von Agaven und Yuccas, welche die Glacis bedecken.

Am Fuße der Höhe beginnt jene eigenthümliche Reihe altvenetianischer Villen, welche sich, mehr oder weniger verlassen, mehr oder weniger von Zeit

und Erdbeben beschädigt, durch das ganze Omblathal hinziehen, mit der reizend restaurirten „Villa Porliza", die jetzt ein österreichischer Aristokrat bewohnt und aus deren schattigem Garten sich eine elegante Freitreppe bis an das Meer senkt, beginnend.

Die Omblaquelle, die den Grund des Thals durchströmt, die Villenreihe, die sich an den Ufern angesiedelt hat, sind beide einzige Erscheinungen in ihrer Art. Die Omblaquelle gehört zu jenen Gewässern Dalmatiens, die aus der großen Masse von atmosphärischen Niederschlägen sich bilden, welche auf das Kluftgestein der ganzen Fläche des Landes fallend, in den zahllosen Rissen und Höhlen des Karstkalkbodens verschwinden, um am Meeresufer als Quellen von unerhörter Triebkraft und Wasserreiche hervorzubrechen.

In noch auffallenderer Weise als der Kerka bildet die Ombla von ihrem Ursprung an einen starken, schiffbaren Fluß, der im siebenzehnten Jahrhundert von ganzen Flotten von Getraideschiffen befahren wurde, welche Korn und Waizen zu den zahlreichen Mühlen führten, die von der Omblaquelle, deren Wassermenge und Gefälle eine Triebfähigkeit von mehreren hundert Pferdekräften ent=

wickelt, getrieben wurden. Von dieser großen Industrie sind nur noch schwache Spuren übrig.

Das breite Omblathal ist von kahlen Felshöhen warmer Färbung gebildet, die, beiderseitig, mehrere Kilometer breites, mit der üppigsten südlichen Vegetation bedecktes, sattgrünes Vorland vor sich hinstrecken. Diese Höhen, dieß Vorland, der krystallene Omblafluß, geben zusammen eine Szenerie, der an Lieblichkeit und Wärme des Tons wenig Landschaftsbilder gleich kommen. Im Verein hiemit hat das köstliche Klima des vor bösen Winden geschützten, im Sommer durch die gewaltige Quelle, die das Thal in einer Breite von 200 bis 800 Fuß durchströmt, gekühlten Thales die alten, feinempfindenden Ragusaner Contes und Nobilis, jene Cabojas, Pozzes, Gondolas, Gentaldis, Saraccas, Bondas und wie sie alle heißen mögen, deren zum Theil noch in Ragusa bestehende Geschlechter sich den stolzesten Patrizierfamilien Venedigs ebenbürtig hielten, veranlaßt, sich mit zierlichen Sommerfrischen hier anzusiedeln.

Zwischen den schlichten, aber fast sämmtlich freundlichen Häusern der an den Ufern der Ombla sich hinziehenden Ortschaften Mokosice, Delubta, St. Stefano, Cacorice und Rosciatto liegen die

zum Theil architektonisch graziösen, aber in ihrer Mehrzahl halb in Ruinen gefallenen Villen aus jener großen Zeit Ragusas wie ernste Züge im lachenden Antlitz der Gegend. Einige wenige davon sind restaurirt und von wohlhabenden Insassen Ragusas oder zur Ruhe gesetzten Schiffskapitänen bewohnt, andere dienen, in mehr oder weniger tristem Zustand, armem Landvolk als Heim, noch mehrere sind fast ganz zerfallen, und die üppige Vegetation des Südens arbeitet mit dem Austrieb köstlicher Pflanzen und Sträucher, Oleander, Myrten, Aloës aus den Spalten und Rissen ihres Gemäuers, unablässig an ihrem Ruin. Terrassenförmig abgestuft, heimlich und abgeschlossen senken sich die nicht ausgedehnten, von starken Mauern landeinwärts umschlossenen Gärten der alten Villen nach dem Flusse, in dem oft ein kurzer, steinerner Molo einen sichern Hafen für die einst im ländlichen Grün hier landenden stolzen Barken der Nobili und ihrer Gäste bildete.

Noch stehen die schlanken, gewundenen und feingegliederten Steinsäulen der Veranden und Pergolas mit zierlichen Kapitälen, deren üppiger Rebenbezug jetzt in Gestalt uralter Weinstöcke von Mannesarmstärke am Boden wuchert.

Das Gefieder alter Palmen, das Nadelwerk hoher Cypressen säuselt vor den Häusern noch im Winde und wirres Geäst ungepflegter Citronen- und Orangenbäume deckt die Wappenschilder, die hie und da noch über den Thüren, halb verwittert, kenntlich sind.

Kostbares, dereinst mühsam hieher verpflanztes Baumwerk und Gesträuch wuchert, nur vom köstlichen Klima gepflegt, in den verwilderten Gärten weiter — ein den Neid des nordischen Gartenfreundes erregendes, buntes, üppiges Chaosbild.

Ungefähr eine halbe Meile aufwärts von der Mündung des Flusses hört jeder Salzgehalt des Wassers auf und die rasche Strömung der Quelle macht sich geltend; zugleich öffnet sich der Blick auf das Ende des Thals, das dort schroffe, von den Forts der türkischen Grenze gekrönte Höhen schließen. Gleich darauf legt das Boot vor einem alten venetianischen Mehllagerhause mit gewaltigen Gewölben an und man hört den mächtigen Auftrieb der Quelle in einem kleinen Seitenthale rauschen. Ein kurzer Weg an einer tief in der wuchernden Vegetation fast versunkenen kleinen Kapelle, mit den Symbolen der Verkündigung und der Jahrzahl 1390 über der byzantinischen niedern Pforte, und an

einigen Mühlen vorüberläuft, zur Quelle selbst. Diese Mühlen erwecken lebhaftes Interesse. Wahrscheinlich ist ihre Konstruktion seit einem Jahrtausend unverändert geblieben, mit ihrer gänzlichen Abwesenheit des Eisens und ihren mit Faßreifen benagelten, mittelschlächtigen, kleinen, schnelllaufenden Rädern.

Diese Mühlen erhalten ihr Triebwasser unmittelbar von der wundersamen, gewaltigen Quelle, vor der man steht, sobald man die brausenden Mühlräder hinter sich gelassen — befremdet und staunend.

In einem kraterartigen, düstern Bergkessel, mit hohem, schroffem, nischenförmigem Felsabschlusse, steigt sie empor, als sei jener Felskessel das Ende einer ungeheuren, 30 oder mehr Meter im Durchmesser haltenden Röhre, in der das Wasser aufquillt und, leicht konvex durch die Gewalt des Auftriebs gehoben, über die Ränder abfließt, ringsum einen flachen, aber enorm wasserreichen Fall bildend; ein Schauspiel wohl ohnegleichen in seiner Art. — —

Rasch trieb die gewaltig eilende „Felsentochter" unser Boot auf der Rückfahrt vor sich her, meerwärts hinaus. Es dunkelte, als wir das Meer

erreichten. Unter der Mondsichel glimmten auf der flimmernden Fläche zahlreiche röthliche Lichter — die Kienkörbe, welche die Sardellenfischer über Bord hinaus halten, ihre zierliche Beute anzulocken. Dann und wann dröhnte auch ein dumpfer Knall wie aus der Tiefe des Wassers herauf. Die Explosionen von Dynamitpatronen, mit denen eine verderbliche, den Ruin der dalmatinischen Fischerei herbeiführenden Fischmethode mit einem Schlag Alt und Jung des unterseeischen Völkchens weit und breit in die Runde tödtet.

Schon das nächste Morgenlicht fand mich wieder in Obhut meines lustigen Säufers, dem mein reichliches Fährgeld von gestern gestattete, heut noch eine weit dickbauchigere Flasche von „vino nero“ zwischen sich und seinen Sprößling in's Boot zu legen. Ein leicht von Siroccobrise geschwelltes Segel, „das sich für Alle bemühte“, entband ihn von der Ruderarbeit und gab ihm Muße, die Flasche noch öfter und länger als sonst an die Lippen zu setzen. Offen lag für das an den Klippen von Daza vorübereilende Boot der schöne Kanal di Calamotta vor uns; links zwischen den schön geformten Inseln Calamotta, Mezzo und Giupana hinaus, den Blick in die azurne Ferne des Meeres gestattend, rechts

die prächtige Szenerie der Bucht von Malfi, einer grandiosen Felsenküste, und darüber in reicher Vegetation fast begrabene, ragusanische Kastellruinen zeigend.

Ich steuerte selbst; das Meer war leicht geschwellt und donnerte sonor in den Höhlen und Klüften der Küste, die Luft war kühl und voll Arom, der Himmel tiefblau. Es war eine Fahrt, wo man den Strom der Existenz zwischen seinen freundlichsten Ufern gleiten fühlt.

Wenn man sich mit dem Dampfer, draußen in offener See, Ragusa nähert und, zwischen den Inseln Mezzo und Giupana hindurch, einen Blick auf den Flecken Tersteno gewinnt, gewahrt man über demselben, auf halber Höhe des Gebirges, zwei gewaltige dunkelgrüne Kuppeln, die über der reichen Bewaldung der Küste stehen, wie der Dom von St. Peter über der ewigen Stadt. Das sind die Ast- und Blätterkuppeln der „Platanen von Canosa", dieser Mirakel der Pflanzenwelt, der wahrscheinlich größten Bäume in Europa.

Da wo in Dalmatien, in vor der Bora geschütztem Thal, der von dem waldentblößten Gebirge herabgeschwemmte Humus sich ansammelt und durch irgend einen gütigen Zufall von einem natürlichen

oder künstlichen Wasserlaufe befruchtet wird, da lockt der üppige Himmel wahrhaft tropischen Pflanzenwuchs aus demselben hervor.

Das ist in der sanften Bergmulde der Fall, die vom Flecken Tersteno am Meer aus nach dem andern Flecken Kisцevo auf der Höhe hinauf führt.

In dieser Bergmulde hat schon römischer Kulturgeist eine Quelle in künstlichem Aquädukte herabgeleitet, die sonst wahrscheinlich in irgend einer Felsspalte verschwunden sein würde, jetzt aber noch ihr reines Gewässer in zahlreichen Röhren über den Südwestabhang der Mulde ausströmt. Diese heißt deßhalb das „Thal von Canosa“, das „Röhrenthal“.

Dieses Röhrennetz mit zahllosen rieselnden Rinnsalen hat eine Vegetation ohnegleichen an Reichthum und Kraft geschaffen, hoch über der des kleinen berühmten Inselparadieses des Kaisers Max von Mexiko „Lacroma“. Hier hat sich ein Mann von Geschmack, ein Graf Pozze, einen köstlichen Park in die prächtige Wildniß hineingeschnitten, der oben in Bäume unglaublicher Riesenhaftigkeit ausläuft, unter denen jene Platanen wieder die riesenhaftesten sind.

Unser Boot wand sich in kleiner Felsenbucht, nahe vor Tersteno durch Trabakel, mit Mehl und

Salzladung für die Kasernen auf der Höhe, nach der steilen Naturtreppe hin, die am Felsen zu Berg führt. Mit Lastträgern und Eseln gemeinsam klimmten wir empor, hundert — zweihundert Fuß. Da hemmte ein gar liebliches Bild meinen Schritt. Unter einer Gruppe uralter, aus einem kolossalen Wurzelknollen hervorgewachsener Palmen steht eine, an mit Epheu dicht belaufene Aquäduktbogen gelehnte, armselige Hütte, niedrig und von Oleander- und Granatgebüsch überwuchert. Zwischen den knorrigen, schuppigen Stämmen der alten Palmen und den Granatblüten hindurch sah man auf das tiefazurne Meer. Auf den Wurzelknollen der Palmen aber stand ein Steingefäß von antiker Form, in dem ein Wasserstrahl perlte, und daran eines der schönsten weiblichen Wesen, die mich je entzückt haben. Ein Morlakenmädchen, goldbraun von Haut, goldblond von Haar, dreizehn bis vierzehn Jahre alt, schlank und geschmeidig wie eine Pantherkatze, üppig wie eine Kreolin entwickelt, wusch in dem Gefäß armselige Lumpen. Das Morlakenmützchen saß keck auf dem vollen Haar, das in dicken Flechten über den Rücken bis zu den Hüften hing. Ein kurzes Röckchen mit daran geknöpftem losem Mieder, die einzigen Kleidungsstücke des schönen Geschöpfes,

verrieth die klassischen Formen und ließ zwei schmale braune Füße sehen, die zum Auftreten auf dem Schnittgestein Dalmatiens wahrlich nicht geschaffen schienen. Als wir uns näherten, richtete sie zwei große, sammetige, erstaunte Augen auf uns und öffnete verlegen einen granatrothen, vollen Mund. — Mein Führer, der alte „Ruffiano", machte mich schmunzelnd auf die junge Herrlichkeit aufmerksam, und da ich kurz vorher einen Palmenblattstock gewünscht hatte, trat er auf das Mädchen zu, und sagte ihr einige südslavische Worte. Wie eine Stahlfeder schnellte sie empor und in die Hütte — kam mit langem Messer zurück, sprang auf den Wurzelstock der Palme und im Nu fielen unter ihren kräftigen Schnitten einige prachtvolle Blätter, die sie mir, durch das Goldbraun ihrer Haut hindurch erröthend, reichte. Ich drückte ihr ein Geldstück in die harte, schmale Hand; worauf sie rasch die meine ergriff und sich beugte, um sie zu küssen. — Als ich ihr aber das verwehrte, schnellte sie wieder auf, spitzte den vollen Mund und im Augenblicke darauf fühlte ich ihre Lippen auf den meinen — dann war sie, wie in die Erde gesunken, verschwunden.

Mein „Ruffiano" schmunzelte noch faunischer

als vorher, so daß ich ihn, von dem lieblichen Moment erregt, zornig zum Weitergehen antrieb.

Ich konnte es nicht hindern, daß mir beim Durchschreiten der Vegetationswunder des Pozze'schen Parks das Dryadengesichtchen der jungen Morlakin hinter den riesigen Myrten- und Taxushecken hervor, zwischen den Oleander- und Kapernblüten hindurch und um die mächtigen Kaktusstauden und die clematisbelaufenen Pfeiler der Aquädukte herum lauschte, und daß die grünbemoosten Nymphenstatuen in den Quellenbassins mir sehr häßlich schienen. — — Da traten wir aus einem dichten Oleander- und Johannisbrodbaumgange plötzlich hinaus unter die Riesenkuppel der ersten Platane, und dieser Glorie hielt das farbenglühende Bild des kleinen „genius loci" nicht Stand. —

Mir war zu Muth, als hätte der alte venetianische Soldat, der die Stecklinge zu diesen Platanen einst mit vom Bosporus brachte, damit auch die Kuppel der Agia Sophia an den Kanal Giupana verpflanzt. — Kerzengerade, ferngesund, zehn Meter im Umfang in Manneshöhe, steigt der blanke, silbergraue Riesenstamm in den unermeßlichen Dom seiner eigenen Krone hinein. In ungefähr zehn Meter Höhe beginnt er Aeste nach allen Richtungen

auszusenden, jeder wie eine kräftige, halbhundertjährige Eiche stark und so lang, daß sie, durch ihr Eigengewicht, mit den letzten breiten, goldgrünen Blättern den Boden berühren. Und darüber neue Aestereihen, die diese decken, und wieder und wieder andere, und so weiter, bis die Kuppel von über 120 Meter Durchmesser fertig ist — ohne dürren Ast, fast ohne ein trockenes Blatt, goldgrün, lichtdurchblitzt, kühl und herrlich, wie eine von Gott selbst gebaute Kirche. Unmittelbar daran grenzt, mit der ersten dicht verwachsen, die zweite Bäumekathedrale.

Kirchlich ging's in den grünen Hallen aber nicht zu. Eine Kompagnie Soldaten manövrirte, eine andere lagerte, mit einer Eselskarawane bunt gemischt, im Schatten der beiden Bäume um die Quelle her, welche deren Stämme bewässert, lustig gesellt, vino nero pokulirend, mit den an der Quelle waschenden Mägden schäkernd.

Ein Bild, wohl einzig in seiner Art in der Welt, vor meinem primitiven Frühstückstische, den eine kleine, nahe Soldatenkneipe erträglich versorgte. —

Beim Thalweg stand das schöne Palmenkind wieder vor der Hütte, einen großen Strauß Granatblüten und Nelken in der Hand, nicht röther als ihre Lippen.

Sie reichte ihn mir, verschämt die Augen niederschlagend, deren schwarze Sterne durch die Lider schimmerten — was wollte ich thun — und ich that es gern — das liebliche Spiel erneuerte sich — und als ich, hundert Schritte weit hinabgestiegen, mich nach ihr umsah, stand sie auf den Palmenknorren, sich an ein herabhängendes Blatt haltend. — Plötzlich ließ sie es los, sprang von Stein zu Stein, daß mich die armen schmalen Füße schmerzten — da war mir wieder — als würde eine Granate auf meinen Mund gedrückt. —

Mein „Ruffiano“ sprach rasch einige Worte zu ihr — sie blieb stehen, verschränkte die Hände und nickte.

„Sie sollten sie als Magd mit nach Wien nehmen, gnädiger Herr,“ schmunzelte der Ruffiano, „sie sagt, sie wolle; die Morlakenmädel sind alle gute Mägde.“ Ich aber schüttelte den Kopf energischer als nöthig war, um eine bloße Verneinung auszudrücken — und eine Viertelstunde später verschwanden Canosa, die Platanen, die Palmen und alle lieblichen Dämonen und Dryaden des Orts dem schnellsegelnden Boote hinter der Felsenecke von Terstcno.

V.

Cattaro.

Ich verließ das liebliche Gravosa, den Hafen Ragusas, am Bord des „Lario", eines der kleinen, abscheulichen Dampfer, die der österreichische Lloyd, neben einigen besseren Schiffen, auf den dalmatinischen Verkehrsrouten verwendet. — Die Klagen über diese große Schifffahrtsgesellschaft hallen in allen Häfen des adriatischen Meeres und der Orientgewässer wieder. Man behauptet, daß der stets fortschreitende Verfall der Beziehungen Oesterreichs zum Orient größtentheils auf Rechnung des Manipulationsverfahrens und der Transportpreise des Lloyd zu setzen sei. In Triest wurde mir mitgetheilt, daß pester Eisenwerke, die für die türkischen Bahnen fabrizirten, Eisenbahnwagentheile mit Vortheil über Hamburg nach Konstantinopel sendeten; daß eine große wiener Maschinenfabrik für Tiflis

über Marseille geliefert habe; daß der Handel mit bearbeitetem Holz nach dem Orient, den sonst Oesterreich beherrschte, fast ganz in die Hände Norwegens und Schwedens übergegangen sei; Dank den Frachtsätzen, die, um Europa herum (selbst bei Dampferfracht) sich billiger stellten, als auf den durchschnittlich fast viermal kürzeren Routen von Triest nach der Türkei und Egypten. Und die Führung bei diesen deplorablen Zuständen schrieb man dem Lloyd zu.

Wir, auf den Fahrzeugen der dalmatinischen Linien, hatten vornehmlich durch den Mangel straffer Schiffsdisziplin zu leiden, kraft dessen schmutzige, übelriechende Gestalten von morlakischen Viehtreibern, Kaftanjuden, montenegrinischen „Soldaten“ und vazirenden Seeleuten, welche den untersten Platz oder gar nicht bezahlt hatten, sich auf den Bänken und Sesseln des Hinterdecks streckten, den Reisenden der ersten Klasse und den Damen die Sitzräume beengend oder entziehend, die Luft durch ihren Tabak und ihre Atmosphäre verdickend und die Plätze, wo sie gesessen, nicht einladender zurücklassend. Auf den kleineren Schiffen gesellte sich hiezu eine echt morlakisch-italienische Unreinlichkeit, Seekrankheit durch die verdächtigsten Düfte erregend, und ein

kaum glaublicher Mangel an Akkommodation. Für sämmtliche Passagiere der ersten Klasse, Herren und Damen eingeschlossen, befand sich am Bord des „Lario“ nur ein einziger Waschapparat und kein Raum, in den eine Dame zu Zwecken der Toilette sich hätte zurückziehen können. Und an Bord dieser Schiffe hat man von Cattaro bis Triest volle zwei Tage und zwei Nächte zuzubringen. In den Kauf nimmt man dabei selbstverständlich, wie auf allen von italienischen oder südslavischen Seeleuten bedienten Fahrzeugen, die Zerlumptheit, Barfüßigkeit, Schmutzigkeit, das disziplinlose Durcheinanderlaufen und schnatternde Geplapper, das Spucken und Qualmen der Bemannung.

Wären die Kapitäne dieser Fahrzeuge nicht größtentheils liebenswürdige Leute, so wäre der Aufenthalt an deren Bord unerträglich, wie ihre Verwendung zur Beförderung civilisirter Reisenden, selbst in so nahe der Grenze der Kultur gelegenen Gegenden wie Dalmatien, eigentlich ganz unzulässig ist. Und dabei erhebt der Lloyd, nach der Transportentfernung berechnet, für die Fahrt auf diesen deplorablen Schiffen einen höhern Preis, als die hamburger und bremer transatlantischen Gesellschaften für das Reisen auf ihren herrlichen schwimmen-

den Palästen mit fürstlicher Beköstigung fordern. — — Diese Zustände können nicht oft und streng genug öffentlich gerügt werden.

Sobald man den Hafen von Gravosa verlassen hat, erhält man auf der Fahrt nach dem Bocche de Cattaro den Wellengang des offenen adriatischen Meeres in die Flanke, und die meisten Reisenden begrüßen daher den Moment, wo das Schiff, rasch östlich gewendet, die Punta d'Ostro doublirt und in die stillen, seeartigen Gewässer des Canale di Cattaro eintritt, mit Freuden.

Ganz abgesehen dabei von der köstlichen, echt maritimen Szenerie des Punkts, der links, auf hohem, goldbraunem Geklipp der Punta, die gestreiften Gebäude der See-Semaphoren (zu telegraphischer Korrespondenz mit den Schiffen in offener See) und eine prächtige Seeleuchte, rechts, auf reichbewachsenen hohen Hügeln, zahlreiche Forts und Citadellenreste aus neuerer und alter Zeit zeigt, die von der militärischen Bedeutung des Ortes Zeugniß leisten. Dicht hinter der Punta d'Ostro schiebt sich mit grünem Hange die Punta Robila, eine Zunge türkischen Bodens der „Suttorina", an das Meer vor.

Quer über eine köstliche Bucht, ein Schweizersee mit dem Himmel und dem Lichte von Neapel,

hält das Schiff jetzt Kurs auf ein Stückchen irdisches Paradies los — auf die goldene Lehne, an der das reizende, lachende Castel nuovo liegt.

Erstaunt blickt man sich nach den Felsenwildnissen um, deren Idee sich mit dem Worte „Bocche de Cattaro“ verknüpft. Statt deren welch' sonnig liebliches Bild! Der große krystallene Spiegel der Bucht reflektirt mit blauer Klarheit die sanften Höhen, die ihn einrahmen, mit ihrer Oliven-, Wein- und Waldbepflanzung und einer ununterbrochenen Reihe weißer, comfortabler Villen, so nordisch gebaut, so sauber gehalten, daß sie eben so gut am Rhein oder am Zürichersee stehen könnten. Und alle diese Villen (meist Schiffsrhedern und in Ruhestand getretenen Kapitänen und einigen Kaufleuten gehörig), besonders aber die, aus denen Castel nuovo eigentlich besteht, sind wahrhaft umquollen von üppigen Citronen-, Wein- und Orangengärten, aus deren dunklen, glitzernden Laub- und Rebendächern die Palmenkronen ihr Gefieder heben, und deren Hecken Granaten und Oleander umglühen. Und über das leuchtende Landschaftsbild erheben sich östlich und südöstlich die drei spitzigen Felskämme von Dobrastica, Bratlo, St. Eremia in stolzer, zerrissener Kahlheit, die Richtung der Felsenfestung andeutend,

in der eine Handvoll wildfreier Männer vor Kurzem der ganzen Macht Oesterreichs Trotz bot.

Vor der Rhede von Castel nuovo glitt ein von geschmeidigen, eleganten Frauengestalten gerudertes, zierliches Boot hin; im blonden Sande des Ufers stand ein luftiges Badezelt und am Strande wandelten drei prächtige Frauenerscheinungen, langsamen weichen Schrittes, in elegant modifizirter, reicher montenegrinischer Tracht. Der liebenswürdige Kapitän Romano bezeichnete uns die in der Mitte schreitende schöne, blasse, schlanke als die Fürstin von Montenegro, die hier, kurz vor Beginn des heißen Kampfes, noch einige Tage Frühlingsluft und Frieden genoß.

Wunderbar gemahnt es beim Anblick dieses ruhig lieblichen Erdenwinkels, daß um seinen Besitz einst nacheinander bosnische Slaven, Türken, Venetianer, Spanier, Franzosen und Schweizer in mehr als dreihundertjährigen Kämpfen stritten. Während das Schiff die Meerenge von Kumbor passirt und die breite Seeerweiterung vor der Baja di Troda durchschneidet, erheben sich die Berge schroffer und kahler, wird die Szenerie dem Phantasiebilde der Bocche immer ähnlicher. Plötzlich aber treten die Felsen hoch, zackig, ernst zu enger Schlucht zusam-

men, so schmal, daß die hochstehende dalmatinische Sonne nur wenige Stunden des Tages den Meeresspiegel beglänzt. Gewaltig und ernst ragen die Wände und Zacken aus dem dunklen Azur der Flut auf, eine würdige Einfahrt zum wildesten Küstenlande Südeuropas, zu dem Hafen der „Schwarzen Berge“.

Mit magischem Effekt leuchtete beim Austritt aus der Meeresfelsschlucht, grün umhegt, am Fuße gewaltiger dunkler Höhen, Perasto uns entgegen — bunt bewimpelt, beflaggt, mit Teppichen von den Balkonen behängt, von Fahnen und Standarten überschwenkter, bunter Prozession durchzogen, fast in ergreifendem Kontraste zu dem Blicke links in den düstern, von wilden, dunklen Bergen umgebenen Golf von Risano, der echten Heimat jener Räuberhelden, der Krivozaner; und rechts in den Golf von Cattaro, der mehr und mehr den Charakter eines Kraters annimmt, an dessen Wänden, wie Solfataren, kleine Orte kleben. Noch tausend Klafter vom Molo von Cattaro entfernt, ahnt man nicht die Existenz der Stadt. Der Schnabel des Schiffs scheint fest an die hohe Felswand vor uns zu stoßen, über die sich in endlosem Zickzack die Straße nach Montenegro emporwindet, da — plötz-

lich — wendet das Fahrzeug mit kurzem Schwung und liegt — wie im Grund eines Kraters, in einem tiefernsten Felskessel, vor der Marina, dem Molo von Cattaro.

Und es war Sonntag — die Glocken klangen hell an den Felsen wieder, österreichische Militärmusik spielte lustige Weisen im Café an der Marina. Bunte Welt, elegante Frauen, deren modische Toilette einen Beigeschmack vom Kostüm der schwarzen Berge, stutzerhafte Männer, deren Anzug etwas Pflanzerhaftes hatte, flutete auf dem Kai auf und nieder. Unter Ersteren machte man uns auf die blasse, üppige Schönheit der Schwester des Fürsten von Montenegro aufmerksam. Dazwischen wanderten reich kostümirte Montenegriner (unter ihnen der Kriegsminister des Fürsten), die sonderbar höflich lächelnden Adlerphysiognomieen zu den Damen herabgebeugt, bunt bejackte und behoste Morlaken, braune, schlanke montenegrinische Bäuerinnen — und dazu die Melodieen aus „Rigoletto“, in den „Schwarzen Bergen“ das Echo weckend. — Eine Welt der Kontraste!

Nach kurzer Besitzergreifung wunderlicher Wohnräume im primitiven Gasthause des „Cacciatore“ gesellte uns der heiße Sommerabend dem unab-

lässigen Hin- und Widerstrom der Menge auf der kurzen Wandelstrecke der Marina, einer baumbepflanzten kleinen Promenade mit einem Café und grandioser Aussicht auf das dunkle Becken der Bucht von Cattaro, an deren Molo, außer unserem „Lario" und einem Dutzend Trabakeln, noch ein großes englisches Proviantdampfschiff mit Ladung für Montenegro lag, emsig mit der soeben erst genehmigten Ausladung seiner Fracht beschäftigt. Die Mehlballen waren für den Transport auf Saumthieren gepackt, deren endlose Reihen wir auf den Serpentinen sich an den Felswänden und Schluchten emporwindender Wege erblickten, auf denen sie, mühsam steigend, langsam fortrückten.

Cattaro liegt auf einem kleinen Meervorlande vor einem hohen, vom Gebirge losgetrennten Felsen, den von der Stadt ausgehende, wunderliche altmodische Festungswerke mit Thürmen, Wachhäusern, Signal- und Geschützhütten im phantastischen Zickzack bis zum Gipfel hinauf umgürten, in sonderbarer Zusammenstellung vielfach von einem steilen Passions- und Bußpfade gekreuzt.

In das Felsgebirge hinter der Stadt haben Erdbeben und Wasserstürze chaotische Klüfte gerissen, durch welche sich die Saumpfade winden, auf

welchen, links von der Stadt, die wilden, schwerbewaffneten Bewohner der Schwarzen Berge herabsteigen, um dort, auf österreichischem Gebiete, vor dem Betreten des Orts, nach strenger Vorschrift, in einem kleinen, wüsten, einem türkischen „Han" gleichenden Gasthause, unter alten Maulbeerbäumen die Waffen abzulegen. Dramatisch und einer Szene aus „Fra Diavolo" ähnlich genug sieht es aus, wenn dort die gewaltigen Gestalten von ihren kleinen Eseln steigen und unter dem montenegrinischen schwarzen Plaid mit Fransen und bunten Bändern hervor, mit dem sie sich fast wie die Schotten drapiren, Pistolen und Handschars holen und geduldig auf die Dielen niederlegen. Zuweilen sieht man auch auf diesen Schluchtstraßen die Züge armer Weiber herabsteigen, die, in großen Säcken auf dem Rücken, Schnee aus dem Gebirge nach der Stadt in die Sorbetläden und Cafés herabschleppen — um wenige Kreuzer meilenweit, — während die Herren und Gemahle, behaglich die langen Pfeifen dampfend, unthätig neben ihnen herschlendern. Ein jämmerlicher Anblick, das gemarterte, arbeitende Weib neben dem faulenzenden Manne! Und doch, mit welcher begeisterten Liebe schaut jene zu ihrem „Helden" empor!

Mitten in der Stadt und doch fast mit seinem Hochchore die Felswand berührend, liegt der Dom, durch dessen Doppelthürme hindurch man wieder ein Kirchlein hoch auf den Klippen erblickt, und dessen Wölbungen, naiv genug, über Nebengäßchen hinweg, durch Bogen gegen Nachbarhäuser abgespreizt sind. Ein ernster, altvenetianischer Bau: dreischiffige Basilika, in der gut stylisirte, byzantinische Säulen mit Pfeilerbündeln wechseln. Erstere sind von rothem, polirtem Granit und streifigem Marmor. Die Mittagsglut trieb mich in die kühlen Hallen. Ich ruhte erquickend. — Aus dem Nebenhause klang, gut gespielt, Beethovens „Pathetique“ herüber. — In Cattaro! — Wie viel reicher als jeder Traum ist das Leben! —

Die engen Straßen der Stadt sind voll venetianischer Häuser, kleinen Palazzis ähnlich. Uralte Reben haben viele derselben eingesponnen und die Balkone mehrerer häufig unter einem grünen Schattendach vereinigt. Aber die zierlichen Steine an den Fenstern, welche sonst die bunten Marquisen und Jalousieen trugen, sind unbenützt, die Geländer der Balkone verfallen und in den kleinen zierlichen Palazzis, deren elegantester dem Dom gegenübersteht, haust ärmliches Handwerk oder mühseliger

Taglohn, oder verkommenes Nichtsthun und eine Unzahl von Katzen, in Cattaro fast so zahlreich wie die Hunde im Orient.

Das Thor der Stadt nach der Marina hin ist gut stylisirt, mit Markuslöwe und Säulen, wie sie San Michele zu zeichnen pflegte. Tritt man durch dasselbe hinaus und verfolgt die Marina südwärts durch das malerische Getreibe des dort gehaltenen Marktes mit seinen morlakischen, montenegrinischen und anderen Trachten, österreichischen Militäruniformen, geistlichen Ordenskostümen hindurch, so gelangt man, über eine kleine Festungbrücke hinweg, zu einer jener merkwürdigen dalmatinischen Quellen, deren non plus ultra die Omblaquelle ist. Hier entspringt sie unmittelbar am Meeresufer, schon im Bereich des sehr salzigen Seewassers; aber ihr gewaltiger Auftrieb jagt dieses weit und breit zurück, und Eselheerden und Menschen stehen in dem kühlen Krystall, begierig dessen Erquickung schlürfend.

Dieses köstlichen Nasses Fülle hat die österreichische Militärverwaltung bestimmt, hier den Ort zur Errichtung eines prächtigen Militärhospitals zu wählen. Der bauführende Militäringenieur, ein liebenswürdiger, hochgebildeter Offizier, hatte mir die vortrefflichen Konstruktionen des Gebäudes, deren

sich keine Anstalt ähnlicher Tendenz in Berlin oder Wien zu schämen hätte, gezeigt — wir ruhten auf dem Gebälk vor dem Baue. An uns vorüber defilirten montenegrinische Mädchen, schwere Lasten von Kalk und Steinen auf dem, kronenartig über den antik geschnittenen, herrlichen Köpfen zusammengeflochtenen, üppigen Haar tragend. Welche Mädchengestalten! — hochadelig wie das Gefolge der Nausikaa zogen sie in ihren bunten Lumpen an uns vorüber. Wie junge Palmenschäfte bogen sich die schlanküppigen Leiber beim Schreiten der schmalen braunen Füße hin und wieder. Die Eine eine Bacchantin mit lüsternem Lächeln um die vollen Lippen, die Andere eine Nymphe, die Dritte eine strenge Gesellin der Parthenia; Alle aber wie antike Bronzen, makellos jedes edle Glied in königliche Formen gegossen. Ein köstlicher Anblick!

Die kaum weniger schöne Kehrseite des Bildes sollten wir gleich darauf sehen. Der ernste, gewaltige Felsthalkessel um Cattaro glühte wie von innerem Feuer kraterhaft im tiefpurpurnen Abendlicht, als wir heimwärts schritten. In den Felsschluchten nach Montenegro hinauf schienen Lavaströme herab in das schwarzblaue Meer zu fließen.

An dem türkischen „Han“ unter den Maulbeer-

bäumen stand ein Trupp aus der Stadt hinauf nach Niegosch heimkehrender Montenegriner — würdige Gesponse jener köstlichen Weiber — jeder eine Räuber-Heldengestalt mit aus hellenischem, slavischem, sarazenischem und venetianischem Blute gemischten Lebenssäften in den Riesengliedern. Ihre langen Flinten, ihre Handschars und Pistolen blitzten und glühten, als sie dieselben vom Boden aufnahmen, über die Schultern warfen, umschnallten und in die bunten Gurte steckten. Die Waffen blinkten auch noch oft wie blutige Funken auf, als die ernsten, gewaltigen Gestalten selbst schon, im schwarzvioletten Abendduft der Felsschlucht emporsteigend, verschwunden waren.